



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 105]

नई दिल्ली, बुधवार, जुलाई 2, 2008/आषाढ़ 11, 1930

No. 105]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JULY 2, 2008/ASADHA 11, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 30 जून, 2008

सं. टीएएमपी/45/2007-सीसीटीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के दिनांक 28 मार्च, 2007 के आदेश की समीक्षा करने संबंधी समीक्षा आवेदन का निपटान करता है।

मामला सं. टीएएमपी/45/2007-सीसीटीएल

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल)

आवेदक

आदेश

(जून, 2008 के 19वें दिन पारित किया गया)

यह मामला चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) से प्राप्त उनके दिनांक 7 जून, 2007 के आवेदन से संबंधित है, जिसमें मार्च, 2007 में अनुमोदित इसके प्रशुल्क की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया है।

2. इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल से प्राप्त इसके दरों के मान (एसओआर) की सामान्य समीक्षा करने हेतु प्रस्ताव का निपटान करते हुए 28 मार्च, 2007 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश भारत के राजपत्र में 18 अप्रैल, 2007 को अधिसूचित किया गया था। अनुमोदित दरों का मान 17 मई, 2007 से प्रभावी हुआ था।

2.2. मार्च, 2007 में सीसीटीएल के दरों के मान की सामान्य समीक्षा के समय 3 कैलेंडर वर्षों यथा; 2007 से 2009 तक के लिए अनुमानित वित्तीय/वागत स्थिति में क्रमशः वर्ष 2007 और 2008 के लिए 1.89% और 1.80% का अधिशेष तथा वर्ष 2009 के लिए 12.53% का घाटा दर्शाया गया था। वर्ष 2009 के लिए घाटा शुद्धतया वर्ष 2009 तक सीएचपीटी में चालू (किए जाने वाले) दूसरे टर्मिनल की ओर यातायात के संभावित विपथन के कारण था। चूंकि, दूसरे टर्मिनल के बारे में स्थिति वर्ष 2008 के उत्तरवर्ती हिस्से में ही स्पष्ट हो पाएगी, इसलिए इस प्राधिकरण ने वर्ष 2007 और 2008 के लिए प्रशुल्क स्तर की यथास्थिति बनाए रखी तथा वर्ष 2009 के लिए किसी प्रशुल्क समायोजन के बारे में बाद में विचार करने का निर्णय किया था।

3.1. उक्त प्रशुल्क आदेश के संदर्भ में सीसीटीएल ने अपने दिनांक 7 जून, 2007 के पत्र द्वारा निम्नलिखित मुद्दों के आधार पर इसके प्रशुल्क की समीक्षा करने हेतु आवेदन प्रस्तुत किया है :-

- (i) नियोजित पूंजी पर आय 15% के स्थान पर 16% मानी जाए।
- (ii) व्यय संबंधी पूर्वानुमानों के लिए मुद्रास्फीति दर 5% के स्थान पर 5.4% मानी जाए।
- (iii) प्रशुल्क निर्धारण हेतु विनिमय दर प्रति एक अमरीकी डॉलर के लिए 44.18 रुपए के स्थान पर प्रति एक अमरीकी डॉलर के लिए 41.73 रुपए मानी जाए।
- (iv) कार्य कुशलता संबंधी लाभ।
- (v) अंत्य मूल्य।
- (vi) (क) कार्यशील पूंजी में विविध उधारकर्ताओं को शामिल करना।
(ख) कार्यशील पूंजी में किराए और रॉयल्टी के रूप में सीएचपीटी को किए जाने वाले पूर्व-भुगतानों पर विचार करना।
- (vii) आबद्ध ट्रक-सेवा के लिए निर्धारित प्रभारों को अनधिसूचित करना।
- (viii) कार्यनिष्पादन-संबद्ध प्रोत्साहन योजना लागू करना।
- (ix) मात्रा संबंधी छूट योजना लागू करना।
- (x) सीएचपीटी के माध्यम से वार्षिक लेखे प्रस्तुत करना।

3.2. उपर्युक्त अनुरोधों के आधार पर सीसीटीएल ने सभी तीन वर्षों के लिए घाटे की स्थिति की गणना की है और 2007 से 2009 तक की तीन वर्ष की अवधि के लिए प्रशुल्क में 14% की वृद्धि करने का अनुरोध किया है। सीसीटीएल ने मात्राओं में कमी की स्थिति में प्रशुल्क चक्र की समाप्ति से पहले ही समीक्षा करने के अनुरोध के विकल्प के साथ 7.50% की वृद्धि करते हुए अंतरिम राहत पर भी विचार करने का अनुरोध किया है।

[सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण के अनुसार तीन वर्ष की अवधि के लिए प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में औसत निवल घाटा 10.68% बैठता है।]

3.3. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.1 में निर्धारित के अनुसार, प्रशुल्क आदेश की समीक्षा हेतु आवेदन स्वीकार किया जा सकता है, बशर्ते कि ऐसा आवेदन भारत के राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिन के भीतर प्रस्तुत किया जाए। सीसीटीएल आदेश दिनांक 18.4.2007

को अधिसूचित किया गया था और सीसीटीएल ने अपना समीक्षा आवेदन दिनांक 7.6.2007 को प्रस्तुत किया था। एक अच्छे आदेश के हित में सीसीटीएल का समीक्षा आवेदन स्वीकार कर लिया गया था, हालांकि सीसीटीएल द्वारा समीक्षा आवेदन प्रस्तुत करने में विलंब हुआ था।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रियाविधि के अनुसार, सीसीटीएल के समीक्षा आवेदन की एक प्रति सीएचपीटी और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों हेतु अग्रेषित की गई थी।

5. प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियां सीसीटीएल को पुनः सूचना (फीडबैक) के रूप में अग्रेषित की गई थीं। इस संबंध में हमें सीसीटीएल से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

6.1. हमने अपने दिनांक 16 मई, 2008 के पत्र द्वारा सीसीटीएल और सीएचपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया था। सीसीटीएल ने अपने दिनांक 19 मई, 2008 के पत्र द्वारा प्रत्युत्तर दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत प्रत्युत्तर नीचे तालिका में दिए गए हैं :-

क्र०सं० हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण

सीसीटीएल का प्रत्युत्तर

(i) अंत्य मूल्य

(क) दिनांक 28 मार्च, 2007 के आदेश में विचारित लाइसेंस करार (एलए) के अनुसार सीसीटीएल द्वारा प्राप्य बट्टागत अंत्य मूल्य में 30 वर्ष की लाइसेंस अवधि के अंत में नियत परिसंपत्तियों का बट्टागत अनुमानित अवशिष्ट मूल्य शामिल होता है। लाइसेंस अवधि के अंत में 59.90 करोड़ रुपए की नियत परिसंपत्तियों की अवशिष्ट मूल्य राशि वर्ष 2002 में इसके प्रशुल्क के नियतन के समय पर सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत 30 वर्ष की विवरणी से ली गई थी।

सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत 30 वर्ष की विवरणी में नियत परिसंपत्तियां शामिल थीं, जोकि रियायत के उत्तरवर्ती हिस्से के दौरान अर्जित की गई थीं और उनका शेष जीवन-काल पांच वर्ष से भी कम था। मौजूदा प्रशुल्क चक्र में, सेवाएं प्रदान करते समय तैनात और तैनात की जाने वाली सभी परिसंपत्तियां रियायत के अंत तक अपना उपयोगी जीवन-काल पूरा कर लेंगी और इसलिए अंत्य मूल्य का आकलन करने हेतु इन पर विचार नहीं किया गया है।

(ख) सीसीटीएल ने एक नया तथ्य प्रस्तुत किया है कि चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और सीसीटीएल के बीच लाइसेंस करार के अनुच्छेद 13.06 (ग) के अनुसार पांच वर्ष से कम के शेष जीवन-काल वाली परिसंपत्तियों के लिए इसे कोई क्षतिपूर्ति प्राप्त नहीं होगी।

सीसीटीएल ने अपने 26 अक्तूबर, 2006 के पत्र में इस तथ्य का उल्लेख किया था।

(ग) सीसीटीएल ने इसके द्वारा पहले प्रस्तुत 30 वर्ष की विवरणी के आधार पर रियायत अवधि के दौरान नियत परिसंपत्तियों में किए जाने वाले निवेश के संबंध में एक विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत करना था। इस विश्लेषण में रियायत अवधि के अंत में उपलब्ध नियत परिसंपत्तियों की विभिन्न श्रेणियों के शेष जीवन-काल और मूल्य का उल्लेख किया जाना था।

भविष्य में किए जाने वाले प्रस्तावित निवेशों पर इस प्रशुल्क चक्र में शेष मूल्य के समायोजन पर विचार नहीं किया जा सकता। सामान्य लेखाकरण सिद्धांतों में समतुल्य की अवधारणा के अनुसार भी भावी निवेशों और संबद्ध अवशिष्ट मूल्य का परिकलन मौजूदा प्रशुल्क चक्र में संगत नहीं है। इस प्रकार, प्रस्तावित चक्र हेतु प्रशुल्क नियतन में इस प्राधिकरण द्वारा मांगा गया विश्लेषण संगत नहीं है। यह भी अनुरोध है कि अवशिष्ट मूल्य परिकलन हेतु अमरीकी डॉलर की मौजूदा विनिमय दर पर विचार किया जाए।

(ii) कार्यकुशलता संबंधी लाभ

(क) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में यह उल्लेख किया गया है कि कार्यकुशलता के लिए बेचमार्क पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र में कार्यकुशलता में सुधार के कारण प्राप्त लागत में वास्तविक कमी होगा। लागत में ऐसी कमी का 50% अनुवर्ती प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए प्रशुल्क नियत करते समय संबंधित व्यय का अनुमान लगाने हेतु शामिल किया जाना है। कार्यकुशलता लाभ के लिए सीसीटीएल का दावा वर्ष 2003 की तुलना में वर्ष 2004 एवं 2005 के लिए औसत इकाई परिवर्तनीय लागत के बीच तुलना पर आधारित है। सीसीटीएल द्वारा अपनाया गया यह दृष्टिकोण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में किए गए उल्लेख के संदर्भ में सतोषजनक दिखाई नहीं देता है।

दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में "वास्तविक लागतों" पर विचार किया गया है और लागतों में नियत एवं परिवर्तनीय लागतों के रूप में विभेद करना अपेक्षित नहीं है। दिशानिर्देश का आशय उच्चतर प्रमात्राओं के प्रहस्तन सहित 'कार्यकुशलता सुधार' के लाभ प्रदान करना है। सीसीटीएल ने उपलब्ध संसाधनों के कुशल उपयोग द्वारा उच्चतर प्रमात्राओं का प्रहस्तन किया है और उच्चतर क्षमता उपयोग प्राप्त किया है। विगत कार्यनिष्पादन का औसत लागत अनुमानों में दिखाई देता है, जोकि वास्तविक है और टीएमपी को पहले ही उपलब्ध कराए जा चुके हैं। इस प्रकार, सीसीटीएल द्वारा पहले उपलब्ध कराया गया कार्यकुशलता लाभ संबंधी परिकलन दिशानिर्देशों के अनुरूप है।

जैसाकि प्राधिकरण द्वारा पहले उल्लेख किया गया है कि कार्यकुशलता में सुधार और अन्य कारणों से प्राप्त लागत में कमी को अलग-अलग किया

(ख) सीसीटीएल द्वारा यह भी सिद्ध नहीं किया गया है कि कार्यकुशलता सुधार के प्रभाव ने प्रशुल्क संशोधन की कार्यवाही में विचारित वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए व्यय की संबंधित मदों की अनुमानित लागत में कमी की है। वस्तुतः, सीसीटीएल ने वर्ष 2006 को आधार मानते हुए वृद्धिकारी कारक को लागू करते हुए वर्ष 2007 से 2009 के लिए व्यय की संबंधित मदों का अनुमान लगाया था। वर्ष 2009 तक के लिए प्रशुल्क वैधता चक्र के दौरान प्रयोक्ताओं को उपलब्ध होने वाले कार्यकुशलता सुधार के लाभ सीसीटीएल द्वारा पहले ही सुनिश्चित किए जाने चाहिए।

(ग) इस पृष्ठभूमि में, सीसीटीएल ने वर्ष 2002 और 2003 के दौरान खर्च की गई वास्तविक परिवर्तनीय लागत की संबंधित मदों (दिनांक 6 मार्च 2002 के प्रशुल्क आदेश में शामिल) के तदनुसारी वर्ष 2004 और 2005 की अवधि के दौरान खर्च की गई वास्तविक परिवर्तनीय लागत की संबंधित मदों (दिनांक 4 मई 2004 के प्रशुल्क आदेश में शामिल) की तुलना दर्शाते हुए आकलनों के साथ एक विश्लेषण प्रस्तुत करना है। यदि परिवर्तनीय लागत की संबंधित मदों में लागत में कोई कमी दिखाई देती है, तो ऐसी लागत कमी का 50% वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए पूर्वानुमानित परिवर्तनीय लागत की तदनुसारी संबंधित मदों के अनुमान में शामिल किया जाना है। दिनांक 28 मार्च 2007 के आदेश द्वारा इसके प्रशुल्क की समीक्षा के लिए सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत परिवर्तनीय लागत की विभिन्न मदों के अनुमानों को उचित रूप में संशोधित किया जाना है।

जाए, सीसीटीएल ने नियत लागतों और परिवर्तनीय लागत को अलग-अलग किया था तथा गत वर्षों के लिए प्रति इकाई लागत भी प्रस्तुत की थी, जोकि प्रति इकाई परिवर्तनीय लागत में कमी को स्पष्टतः दर्शाती है। प्रति इकाई परिवर्तनीय लागत में कमी कार्यकुशलता और उत्पादकता में सुधार के बिना संभव नहीं है। इसलिए, कार्यकुशलता लाभ में 129/-रुपए प्रति टीईयू के हिस्से का सीसीटीएल का दावा बिल्कुल सही है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुरूप है।

यह स्पष्टतः सिद्ध किया गया है कि परिवर्तनीय लागत वर्ष 2003 में 365/-रुपए प्रति टीईयू से कम होकर वर्ष 2004 और 2005 में 256/-रुपए प्रति टीईयू रह गई है। सीसीटीएल का मत है कि यह दर्शाने के लिए किसी औचित्य की आवश्यकता नहीं है कि दिशानिर्देशों के अनुसार लागत में कमी कार्यकुशलता में सुधार के कारण है।

वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए लागत अनुमानों का परिकलन करने हेतु वर्ष 2006 की संशोधित प्रचालन लागत को आधार माना गया है। इसके परिणामस्वरूप, पिछले प्रशुल्क चक्र में परिवर्तनीय लागत की तुलना में परिवर्तनीय लागत काफी कम रही है, जिसका मुद्रास्फीति कारक में विधिवत समायोजन किया गया है। इस प्रकार, लागत में कमी का वास्तविक लाभ व्यापार जगत को पहले ही प्रदान किया जा चुका है। पिछले चक्र के संबंध में टर्मिनल प्रचालक को देय कार्यकुशलता लाभों का दावा दिशानिर्देशों के अनुसार मौजूदा चक्र में व्यापार जगत से वसूल किए जाने का प्रस्ताव है।

वर्ष 2002 के लिए वास्तविक लागत आकलन अद्यतन कर दिए गए हैं। वस्तुतः, वर्ष 2004 और 2005 की तुलना में वर्ष 2002 और 2003 के लिए प्रति इकाई औसत परिवर्तनीय लागत के आधार पर कार्यकुशलता लाभ 129/-रुपए प्रति टीईयू के सीसीटीएल के पूर्ववर्ती दावे की तुलना में 137/-रुपए प्रति टीईयू के उच्चतर स्तर पर है। यह अनुरोध है कि दिशानिर्देशों की भावना के अनुसार उपयुक्त कार्यकुशलता लाभों पर विचार किया जाए।

दिशानिर्देश 2.4.1 में इस पद्धति के ब्योरे विशेषतः देने के लिए नहीं कहा गया है, जिसमें टर्मिनल प्रचालक लागत में कमी प्राप्त करता है। इसलिए, लागत कमी की विशिष्ट मद के ब्योरे प्रस्तुत नहीं किए गए हैं।

मुद्रास्फीति के बावजूद भी सीसीटीएल प्रचालन की इकाई लागत में कमी ला सका है। प्रशुल्क के संदर्भ में यह प्रत्यक्ष लाभ प्रयोक्ताओं को प्रदान किया गया है। यह अनुरोध है कि दिशानिर्देशों की भावना के अनुसार उपयुक्त कार्यकुशलता लाभों पर विचार किया जाए।

6.2. सीएचपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक प्रस्तुत नहीं किए हैं।

7. संदर्भगत मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 28 जनवरी, 2008 को सीएचपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान सीसीटीएल और कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने अपने अनुरोध प्रस्तुत किए थे। संयुक्त सुनवाई में सहमति के अनुसार 25 फरवरी, 2008 को अधिकारी स्तर की एक बैठक आयोजित की गई थी, जिसमें सीसीटीएल ने कार्यकुशलता संबंधी अपने परिकलन स्पष्ट किए थे।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और उन पर संबद्ध पक्षों द्वारा प्रस्तुत तर्क संबंधित पार्टियों को अलग से भेज दिए जाएंगे। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

9. यह उल्लेखनीय है कि मार्च, 2007 के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में शामिल लागत विश्लेषण प्रशुल्क मामलों का निर्णय करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई सामान्य कार्यवाही पर आधारित था। इस कार्यवाही में सीसीटीएल द्वारा उठाए गए कुछ मुद्दे प्रासंगिक हैं, जिन पर अब तक अपनाई गई कार्यवाही में नए सिरे से नजर डालने की आवश्यकता है। इस प्राधिकरण ने इन मुद्दों पर विस्तृत चर्चा की है और मौजूदा कार्यवाही

को संशोधित करने का निर्णय किया है, जैसाकि अनुवर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गई है। उदाहरणार्थ थोक मूल्य सूचकांक, आरओसीई और विदेशी मुद्रा की दर पर विचार करने के दृष्टिकोण को संशोधित करना आवश्यक हो सकता है, जब अनुमोदित प्रशुल्क के क्रियान्वयन से पहले इन मापदंडों में परिवर्तन आ जाता है। इसलिए, प्रशुल्क मामलों में उत्पन्न होने वाली इसी प्रकार की स्थिति में यही दृष्टिकोण अपनाया जाएगा।

10. पूर्ववर्ती आदेश की समीक्षा करने के लिए सीसीटीएल द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों का कार्यवाहियों के दौरान एकत्रित समग्र सूचना पर विचार करते हुए विश्लेषण किया गया है :-

(i) **नियोजित पूंजी पर आय :**

मार्च, 2007 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं० 14 (ix) के संदर्भ में सीसीटीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे

संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.9.2 के अनुसार, प्राधिकरण को महत्वपूर्ण मापदंडों में परिवर्तनों के आलोक में प्रत्येक वर्ष अप्रैल में आरओसीई की दर की समीक्षा करनी होती है। तदनुसार, क्रिसिल सलाहकार सेवाएं से प्राप्त संबंधित मापदंडों के अद्यतन मूल्य के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा आरओसीई के मौजूदा मूल्य की समीक्षा आरंभ की गई थी। दिनांक 15 मई, 2007 की अधिसूचना सं० टीएएमपी/27/2005-विविध के अनुसार वित्तीय वर्ष 2007-08 में निर्णीत मामलों के लिए संशोधित आरओसीई 16% पर निर्धारित की गई है। सीसीटीएल द्वारा प्रेषित प्रस्ताव पर आदेश सरकारी राजपत्र में 17 अप्रैल, 2007 को अधिसूचित किया जा चुका है। इस अधिसूचना (सं० टीएएमपी/21/2006-सीसीटीएल) द्वारा यह प्राधिकरण दरों के मान के संशोधन हेतु सीसीटीएल के प्रस्ताव का निपटान कर चुका है। यह आदेश सीसीटीएल को 19 अप्रैल, 2007 को प्रेषित कर दिया गया था और 18 मई, 2007 से इसके लागू होने के बारे में उल्लेख किया गया था। किसी एक या इन सभी मापदंडों पर विचार करते हुए यह बिल्कुल स्पष्ट है कि इस मामले पर निर्णय वित्तीय वर्ष 2007-08 में लिया गया था। यह मामला स्पष्टतया वित्तीय वर्ष 2007-08 में निर्णीत किया गया था। इसलिए, यह प्राधिकरण संशोधित आरओसीई को दर्शाने वाले आदेश के एक भाग के रूप में समेकित आय और लागत विवरणों में आवश्यक संशोधन करे।

विश्लेषण

मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.2 में महत्वपूर्ण मापदंडों में परिवर्तनों के आलोक में प्रत्येक वर्ष अप्रैल में आरओसीई की दर की इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की जानी अपेक्षित की गई है। इसलिए, रेखांकित महत्वपूर्ण मापदंडों में परिवर्तनों के आलोक में वर्ष 2007-08 के आरंभ में आरओसीई की दर की समीक्षा की गई थी और वर्ष 2007-08 के लिए इसे संशोधित कर 16% किया गया था।

परिणामस्वरूप, वित्तीय वर्ष में परिवर्तन के कारण आरओसीई में परिवर्तन हुआ है, जोकि आदेश के समय अर्थात् 28 मार्च, 2007 और इसके क्रियान्वयन के समय अर्थात् 17 मई, 2007 के बीच घटित हुआ था। चूंकि, अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क वित्तीय वर्ष 2007-08 से प्रभावी हुआ था और तीन-वर्षीय अवधि के लिए वैध रहा था, इसलिए वर्ष 2007-08 से संबंधित मापदंडों को अपनाना उचित है। इसे देखते हुए, वर्ष 2007-08 के लिए लागू 16% पर आरओसीई पर विचार करते हुए लागत विवरण पुनः तैयार किए गए हैं।

(ii) **मुद्रास्फीति :**

मार्च, 2007 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं० 14 (iii) के संदर्भ में सीसीटीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे

संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में यह अपेक्षा की गई है कि टर्मिनल प्रचालकों के व्यय संबंधी पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा दिनांक 15 मई, 2007 की अधिसूचना सं० टीएएमपी/27/2005-विविध द्वारा सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) की मौजूदा घटबढ़ों के संदर्भ में घोषित मूल्य संबंधी उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित प्रशुल्क के अनुरूप होने चाहिए, इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2007-08 के दौरान पारित सभी आदेशों के लिए दर 5.4% अधिसूचित की गई है। सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत लागत के विभिन्न घटकों में वृद्धि की दर महत्वपूर्ण रूप से 5.4% से अधिक होगी और जिसे पूर्ववर्ती अनुरोधों में न्यायोचित ठहराया गया है, जबकि प्राधिकरण ने लागतों में केवल 5% वृद्धि प्रदान की थी। नई अधिसूचित दर पर संशोधन और अनुमानों के परिशोधनों में विचार किया जाए।

विश्लेषण

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में अपेक्षा की गई है कि महापसनों/टर्मिनल प्रचालकों के व्यय संबंधी पूर्वानुमान सरकार द्वारा घोषित के अनुसार सभी वस्तुओं हेतु थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) की वर्तमान घटबढ़ के संदर्भ में मूल्य में उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होने चाहिए। तदनुसार, वर्ष 2007-08 के लिए व्यय पूर्वानुमानों हेतु 5.40% के वृद्धिकारी कारक पर विचार किया जाना चाहिए था।

वित्तीय वर्ष में परिवर्तन के कारण वार्षिक वृद्धिकारी कारक में परिवर्तन हुआ है, जोकि आदेश के समय अर्थात् 28 मार्च, 2007 और इसकी अधिसूचना के समय अर्थात् 18 अप्रैल, 2007 के बीच घटित हुआ था। चूंकि, अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क वित्तीय वर्ष 2007-08 से प्रभावी हुआ था और वर्ष 2009 के अंत तक वैध रहेगा, इसलिए वर्ष 2007-08 से संबंधित व्यय पूर्वानुमान 5.40% के वार्षिक वृद्धिकारी कारक पर आधारित होने चाहिए। इसे देखते हुए, व्यय के अनुमान हेतु 5.4% के वृद्धिकारी कारक पर विचार करते हुए लागत विवरण पुनः तैयार किए गए हैं।

(iii) **विनिमय दर :**

मार्च, 2007 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं० 14 (vii) के संदर्भ में सीसीटीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे

इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ 17 अप्रैल, 2007 को 41.73 रुपए प्रति एक अमरीकी डॉलर की विनिमय दर की तुलना में 44.18 रुपए प्रति एक अमरीकी डॉलर की विनिमय दर लागू की थी। वस्तुतः, पिछले एक महीने से विनिमय दर घटकर 41 रुपए प्रति एक अमरीकी डॉलर से भी नीचे आ गई है। इसके मद्देनजर, यह अनुरोध है कि प्राधिकरण मामले के निपटान की तारीख को मौजूद सही विनिमय दर लागू करे। आवेदन-पत्र में संशोधन करते हुए 41 रुपए प्रति एक अमरीकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार किया गया है।

विश्लेषण

सीसीटीएल के अनुरोध की विनिमय दर में महत्वपूर्ण परिवर्तन की पृष्ठभूमि में समीक्षा की जानी चाहिए, जोकि आदेश के समय अर्थात् 28 मार्च, 2007 और आदेश की अधिसूचना अर्थात् 18 अप्रैल, 2007 के बीच घटित हुआ था। चूंकि, सीसीटीएल का प्रशुल्क आदेश 18 अप्रैल, 2007 को अधिसूचित किया गया था, अधिसूचना की तारीख को विद्यमान 42 रुपए की विनिमय दर पर विचार किया गया है और आय अनुमानों की तदनुसार पुनः गणना की गई है।

यहां यह उल्लेखनीय है कि अब विनिमय दर 42 रुपए प्रति अमरीकी डॉलर के स्तर को पार कर चुकी है। चूंकि, 3 वर्षों के लिए अनुमानों पर विचार किया गया है, यह आशा की जाती है कि विनिमय दर में अल्पावधि घटबढ़ 3 वर्ष की अवधि में संतुलित हो जाए। किसी भी स्थिति में, डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के कारण सहित मौजूदा प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान सीसीटीएल द्वारा प्राप्त की गई वास्तविक आय पर दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के संदर्भ में अगले प्रशुल्क संशोधन के समय सीसीटीएल के वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन के विश्लेषण के साथ विचार किया जाएगा।

(iv) **अंत्य मूल्य :**

मार्च, 2007 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं० 14 (v)(ण) के संदर्भ में सीसीटीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे

यह प्राधिकरण पूर्ववर्ती आदेश में विचारित मूल्यों को अपनाती रही है। सीसीटीएल द्वारा प्रदत्त संशोधित गणना पर विचार नहीं किया गया है। प्राधिकरण ने उल्लेख किया है कि प्राधिकरण के पूर्ववर्ती आदेशों में इस मुद्दे पर पर्याप्त कार्रवाई की गई है और पूर्ववर्ती दृष्टिकोण से विपथित होने का कोई कारण नहीं है। प्राधिकरण को यह मानना चाहिए कि 30 वर्ष के अंत में देय चल परिसंपत्तियों के संबंध में भुगतान का इस समय निर्धारण नहीं किया जा सकता।

किसी भी मौजूदा और वर्ष 2009 तक की अवधि के दौरान जोड़ी जाने वाली प्रस्तावित परिसंपत्तियों के संबंध में लाइसेंस अवधि के अंत में कोई अवशिष्ट मूल्य नहीं होगा। यह भी उल्लेखनीय है कि लाइसेंस करार के अनुच्छेद 13.06 (ग) के अनुसार सीसीटीएल को किसी भी हालत में 5 वर्ष से कम के अवशिष्ट जीवन वाले उपस्कर के लिए किसी प्रकार की क्षतिपूर्ति प्राप्त नहीं होगी। किसी अवशिष्ट मूल्य के बारे में कार्रवाई ऐसी परिसंपत्तियों के व्युत्पन्न होने के समय पर ही की जानी चाहिए। वर्तमानतः, जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है कि सभी परिसंपत्तियां लाइसेंस करार की समाप्ति से पूर्व ही अपना निर्धारित जीवन काल पूरा कर लेंगी और ऐसी परिसंपत्तियों के लिए कोई क्षतिपूर्ति उपार्जित नहीं होगी। इसलिए, अंत्य मूल्य के लिए समायोजन के संबंध में केवल सभी विचार किया जा सकता है, जब लाइसेंस अवधि के अंत में जीवन काल वाली परिसंपत्तियां व्युत्पन्न हो गई होंगी और उन पर मूल्यहास अनुमत्य होता है। चूंकि, वर्तमानतः कोई भी परिसंपत्ति न तो उपलब्ध है और न ही प्रस्तावित है, इसलिए ऐसी परिसंपत्तियों के लिए किसी अंत्य मूल्य पर विचार नहीं किया जा सकता।

हालांकि, सीसीटीएल को इस परिकलन के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुशंसित पद्धति पर कोई आपत्ति नहीं है, फिर भी इस परिकलन के लिए विचारित मूल्य एक मिलियन अमरीकी डॉलर होना चाहिए, जोकि लाइसेंस अवधि के अंत में सीएचपीटी द्वारा देय अंत्य मूल्य है।

विश्लेषण

(i) सीसीटीएल ने स्वीकार किया है कि उसे वार्षिकीकृत अंत्य मूल्य के निर्धारण हेतु अपनाई गई पद्धति पर कोई आपत्ति नहीं है। तथापि, सीसीटीएल का मत है कि मौजूदा परिसंपत्तियों और वर्ष 2009 तक की मौजूदा प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान जोड़ी जाने वाली परिसंपत्तियों के संबंध में लाइसेंस अवधि के 30वें वर्ष के अंत में कोई अवशिष्ट मूल्य नहीं होगा।

(ii) दिनांक 28 मार्च, 2007 के आदेश में विचारित सीसीटीएल द्वारा प्राप्य बट्टागत अंत्य मूल्य में 30 वर्ष की लाइसेंस अवधि के अंत में परिसंपत्तियों का बट्टागत अनुमानित अवशिष्ट मूल्य शामिल होता है। यह स्मरणीय है कि लाइसेंस अवधि के अंत में 59.90 करोड़ रुपए की राशि की परिसंपत्तियों का अवशिष्ट मूल्य वर्ष 2002 के अंत में प्रशुल्क निर्धारण के समय पर सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत विवरण से लिया गया था। इस प्राप्ति को उपयुक्त बट्टा दर पर बट्टाकृत करके समग्र परियोजना जीवनकाल की तुलना में वार्षिकीकृत किया गया था।

(iii) यदि सीसीटीएल का यह आशय है कि रियायती अवधि के अंत में उसके पास 5 वर्ष से अधिक के अवशिष्ट जीवन वाली कोई भी परिसंपत्तियां नहीं बचेंगी, सही है, क्योंकि इस कारण सीसीटीएल को स्वामी पत्तन (सीएचपीटी) द्वारा

कोई भी क्षतिपूर्ति देय नहीं होगी। यह उल्लेखनीय है कि जहाँ तक उपस्कर का संबंध है, 30वें वर्ष के अंत में अंत्य मूल्य लाइसेंस करार के अनुच्छेद 13.12 में उल्लिखित मूल्यहास घटाते हुए प्रतिस्थापन लागत के आधार पर स्वतंत्र मूल्यांकक द्वारा निर्धारित मूल्य पर निर्भर करता है।

- (iv) रियायत करार के अनुसार पत्तन न्यास द्वारा उपस्कर की खरीद वैकल्पिक है और लाइसेंसदाता बिना किसी क्षतिपूर्ति के 5 वर्ष से भी कम के अवशिष्ट जीवन वाले उपस्कर का अधिग्रहण कर सकता है। अन्य उपस्कर के मामले में मूल्य का निर्धारण स्वतंत्र मूल्यांकक द्वारा निवल प्रतिस्थापन लागत पर किया जाता है। सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत पूर्ववर्ती विश्लेषण से यह सुनिश्चित नहीं किया जा सकता कि क्या रियायती अवधि के अंत में विचारित सभी उपस्करों का अवशिष्ट मूल्य 5 वर्ष से अधिक होगा। इसके अलावा, यह विश्लेषण ऐतिहासिक लागत पर आधारित था, जबकि सीसीटीएल प्रतिस्थापन लागत पर अधिक क्षतिपूर्ति प्राप्त कर सकता है। इसलिए, यह देखा गया है कि सीसीटीएल के पिछले 2 अथवा 3 प्रशुल्क चक्रों में अंत्य मूल्य पर विचार करना सुविधाजनक होगा, जब स्थिति स्पष्ट हो जाएगी। परिणामतः, मार्च, 2007 के आदेश में उल्लिखित स्थिति की इस संबंध में अंत्य मूल्य को शामिल न करते हुए समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। यह समीक्षा किए जाने के बावजूद भी पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में वर्ष 2007 से पहले की उल्लिखित स्थिति में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है और वर्ष 2007 से पूर्व विचारित राशि को श्रेय दिया जाना चाहिए, जब अनुवर्ती चरण में प्रशुल्क परिकलन में उपस्कर के अंत्य मूल्य पर विचार किया जाता है।

(v) कार्यशील पूंजी में विविध उधारकर्ताओं को शामिल करना :

मार्च, 2007 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं० 14 (v)(प)(i) और (ii) के संदर्भ में सीसीटीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे

प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार टीएमपी इसके औचित्य की जांच करने पर कार्यशील पूंजी की अनुमति दे सकता है। इसके अलावा, दिशानिर्देश में संपदा देयताओं और रेलवे टर्मिनल प्रभारों के मामले में दो महीने की उच्चतर सीमा विनिर्दिष्ट की गई है। प्राधिकरण ने यह मानते हुए कि किसी भी समय सभी व्यापारों में कोई उधारकर्ता नहीं होना चाहिए, दिशानिर्देशों की गलत व्याख्या की है। चाहे, यदि भुगतान तत्काल किया जाना हो, बीजक तैयार कर प्रस्तुत करने में 5-7 दिन तक समय लग जाता है और नौवहन लाइनों द्वारा भुगतान करने में अन्य 7 दिन का समय लग जाता है। इसके मद्देनजर सीसीटीएल द्वारा 12 दिन के लिए राशि का दावा करना काफी तर्कसंगत है। इसलिए, प्राधिकरण से विविध उधारकर्ताओं के रूप में कम से कम 12 दिन के वार्षिक राजस्व की अनुमति देने का अनुरोध किया जाता है।

सीसीटीएल द्वारा विचारित पूर्व-भुगतानों को कार्यशील पूंजी के मूल्यांकन के प्रयोजनार्थ हिसाब में नहीं लिया गया है, क्योंकि किराए और रॉयल्टी के रूप में पत्तन प्राधिकारियों को पूर्व-भुगतान को दिशानिर्देशों में कार्यशील पूंजी के रूप में विचारार्थ एक मद के रूप में निर्धारित नहीं किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में स्पष्ट उल्लेख किया गया है कि दिशानिर्देशों में उल्लिखित सूची संकेतात्मक है और जब तक टीएमपी यह विश्वास करता है कि पत्तन को पूर्व-भुगतान अनुचित रूप से किए गए हैं, तब तक इस पर नियोजित पूंजी के परिकलन में विचार किया जाना चाहिए।

विश्लेषण

- (i) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में विविध उधारकर्ताओं सहित कार्यशील पूंजी की स्वीकार्यता का उल्लेख किया गया है। सीसीटीएल रेलवे सुविधाओं का प्रचालन नहीं करता है और इसलिए टर्मिनल प्रभारों के रूप में रेलवे द्वारा इसे कोई राशि देय नहीं है। तथापि, दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 इस प्राधिकरण को कार्यशील पूंजी की विभिन्न मदों के औचित्य की जांच करने की अनुमति प्रदान करता है। इसलिए, सीसीटीएल द्वारा दावा किए गए अनुमानित उधारकर्ताओं की समीक्षा की गई है ताकि अपरिहार्य और अनिवार्य लेन-देनों के कारण उत्पन्न होने वाले ऐसे उधारकर्ताओं का पता लगाया जा सके।
- (ii) विविध उधारकर्ताओं को मौजूदा परिसंपत्तियों की एक मद मानने का सीसीटीएल का अनुरोध प्रचालक द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए बिल तैयार करने में लगने वाले समय और नौवहन लाइन्स द्वारा भुगतान करने में लगने वाले सूचित समय पर आधारित है। लेकिन, सीईपीएसए ने उल्लेख किया है कि नौवहन लाइन्स को सीसीटीएल के पास अग्रिम राशि रखनी होती है।
- (iii) यह उल्लेखनीय है कि कंटेनरों पर, जिनकी सीसीटीएल में हड़ताल की अवधि (दिनांक 30 सितम्बर, 2004 का आदेश) के दौरान निकासी नहीं की जा सकी थी, प्रभार से छूट देने के लिए पत्तन प्रयोक्ता संगठनों द्वारा किए गए अभ्यावेदनों से संबंधित इस प्राधिकरण के समक्ष कार्यवाहियों में सीसीटीएल ने पुष्टि की थी कि यह प्रयोक्ताओं के जमा खाते रखता है। इससे पता चलता है कि सीसीटीएल पत्तन प्रयोक्ताओं से अग्रिम राशि प्राप्त करता है और एक दिन के लिए भी ऐसा कोई अवसर नहीं आता कि जब प्रयोक्ताओं की ओर पत्तन प्रभार बकाया रहते हों।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, विविध उधारकर्ताओं के रूप में 12 दिन के वार्षिक राजस्व की अनुमति देने का प्रश्न उत्पन्न होता दिखाई नहीं देता।

- (iv) सीसीटीएल और सीएचपीटी के बीच निष्पन्न लाइसेंस करार के अनुच्छेद 5.02 (घ) के अनुसार सीसीटीएल द्वारा 5 लाख टीईयू प्रतिवर्ष के न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट के लिए प्रत्येक महीने हेतु अग्रिम तौर पर मासिक आधार पर

सीएचपीटी को रॉयल्टी का भुगतान किया जाना है। इसी प्रकार, सीसीटीएल द्वारा लाइसेंस करार के अनुच्छेद 5.04(क) में उल्लिखित के अनुसार इसे आवंटित भूमियों के लिए पट्टा किराये का प्रतिवर्ष अग्रिम तौर पर भुगतान किया जाना है।

चूंकि, उपर्युक्त अग्रिम भुगतान लाइसेंस करार के प्रावधानों द्वारा शासित हैं, इसलिए ऐसे पूर्व-भुगतानों को आय की अनुमति के प्रयोजनार्थ कार्यशील पूंजी के हिस्से के रूप में विचार करने का मामला बनता है।

सीसीटीएल ने वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए प्रत्येक वर्ष हेतु सीएचपीटी को मासिक रॉयल्टी पूर्व-भुगतान के रूप में लगभग 1150 लाख रुपए की राशि का दावा किया है। सीसीटीएल के दावे की जांच करने पर यह पता चलता है कि 1150 लाख रुपए की राशि 41667 टीईयू प्रतिमाह के न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट के कारण उत्पन्न अनुमानित आय है। इसलिए, यह दावा इस कारण सही दिखाई नहीं देता है कि अनुमानित प्रचालन आय के अनुमत्य स्तर की रॉयल्टी ही पूर्व-भुगतान हो सकती है।

5 लाख टीईयू प्रतिवर्ष के लिए अनुमानित प्रचालन आय के अनुमत्य स्तर को आय की अनुमति देने के प्रयोजनार्थ विचारधीन सभी वर्षों के लिए कार्यचालन पूंजी के रूप में मासिक आधार पर पूर्व-भुगतान के रूप में माना गया है। वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए रॉयल्टी पूर्व-भुगतान क्रमशः 281.32 लाख रुपए, 280.45 लाख रुपए और 279.74 लाख रुपए बैठता है।

सीसीटीएल ने सीएचपीटी को पट्टा किराये के भुगतान के रूप में वर्ष 2009 तक प्रत्येक वर्ष के लिए 881.59 लाख रुपए का भुगतान प्रस्तुत किया था, जोकि इस प्राधिकरण द्वारा मार्च, 2007 के आदेश में स्वीकार किया गया था। तथापि, सीसीटीएल ने सीएचपीटी को पट्टा किराये के तौर पर पूर्व-भुगतान के रूप में वर्ष 2007 से 2009 तक प्रत्येक वर्ष के लिए 725 लाख रुपए की राशि पर विचार किया है। अग्रिम भुगतान संबंधित महीने के देय किराये के बदले में समायोजित किया जाएगा और वर्ष के अंत में संपूर्ण अग्रिम समायोजित किया जाएगा। इसे देखते हुए, 725 लाख रुपए के 50% पर पूर्व-भुगतान के औसत 362.50 लाख रुपए को आय की अनुमति के प्रयोजनार्थ वर्ष 2007 से 2009 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए कार्यशील पूंजी के हिस्से के रूप में शामिल किया गया है।

(vi)

आबद्ध ट्रक सेवा :

मार्च, 2007 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं० 14 (xxiv) के संदर्भ में सीसीटीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे

टीएमपी महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अंतर्गत गठित एक प्राधिकरण है। महापत्तन न्यास अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत महापत्तन अथवा अधिनियम के अधीन प्राधिकृत अन्य व्यक्ति अधिनियम की धारा 42(i) के अंतर्गत आने वाली सेवाएं आरंभ कर सकते हैं। टीएमपी केवल इन्हीं सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित कर सकता है अथवा शक्ति प्राप्ति है। वर्तमान मामले में पत्तन के बाहर दुलाई सुविधाजनक बनाने के लिए सीसीटीएल के ग्राहकों को प्रस्तावित आबद्ध ट्रक सेवा महापत्तन न्यास अधिनियम की परिधि में नहीं आती और तदनुसार, यह अधिनियम के अंतर्गत प्रशुल्क विनियमन के क्षेत्राधिकार और कार्यक्षेत्र से बाहर है।

आदेश में प्राधिकरण द्वारा दिए गए तर्क के आधार पर निम्नलिखित के कारण प्रशुल्क को अधिसूचित किया जाना अत्यंत आवश्यक हो जाता है :-

- (i) सेवा प्रदान करने की सीसीटीएल की योग्यता पर अनिश्चितता, क्योंकि यह एक विशेष प्रयोजन वाहन है।
- (ii) सीएचपीटी अनुरोध।
- (iii) व्यापार जगत का अनुरोध।

महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 में उल्लिखित सेवाओं से भिन्न, अन्य सेवाएं प्रदान करने के लिए सीसीटीएल पर कोई प्रतिबंध नहीं है और इसके लिए किसी प्रशुल्क अधिसूचना की आवश्यकता नहीं है। यह आश्चर्यजनक है कि व्यापार जगत, जिसे टीएमपी विनियमन से बाहर की इस सेवा से लाभ ही प्राप्त होता, ने सीसीटीएल के दृष्टिकोण का विरोध किया है। किसी भी हालत में और किसी भी परिवर्तित स्थिति में सीएचपीटी अथवा व्यापार जगत का अनुरोध प्रशुल्क अधिसूचना के लिए कारण नहीं होना चाहिए। चूंकि, इस सेवा के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम के अंतर्गत अधिसूचना जारी किया जाना आवश्यक नहीं है, इसलिए दर अनधिसूचित की जा सकती है।

विश्लेषण

सीसीटीएल पत्तन क्षेत्र के बाहर दुलाई सुविधाजनक बनाने के लिए अपने ग्राहकों को आबद्ध ट्रक सेवा उपलब्ध कराता है। सीसीटीएल अपनी स्थिति पर कायम है कि वह 'पत्तन क्षेत्र के बाहर' दुलाई करने के लिए अपनी आबद्ध ट्रक सेवा प्रदान करता है।

इस स्थिति की समीक्षा करने पर ऐसा दिखाई देता है कि सीमा-शुल्क बांड के अंतर्गत सीसीटीएल द्वारा की जाने वाली वस्तुओं की दुलाई का कार्य एक सामान्य कार्य है जो कि किसी भी निजी निकासी एवं अग्रेषण एजेंट द्वारा किया जा सकता है। इस

प्रकार, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अंतर्गत पत्तन न्यास अथवा वहां पर प्रचालनरत निजी टर्मिनल द्वारा प्रदान की जाने वाली अनिवार्य सेवा के रूप में इस कार्य का वर्गीकरण करना सही नहीं हो सकता। चूंकि, ग्राही प्रयोक्ताओं को सेवा प्रदान करता है, इसलिए यह व्याख्या करना उचित नहीं होगा कि ऐसी सेवाएं स्वतः ही इस प्राधिकरण के नियामक निरीक्षण के अंतर्गत आ जाएंगी। इसलिए, सीसीटीएल द्वारा प्रदत्त आबद्ध ट्रक सेवा धारा 42 के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत नहीं आती। यदि कोई सेवा धारा 42 के अंतर्गत नहीं आती है तो इस संबंध में वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क हेतु महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत इस प्राधिकरण का अनुमोदन अपेक्षित नहीं हो सकता।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर सीसीटीएल के दरों के मान में खंड 4.8 और 4.9 के अंतर्गत आबद्ध ट्रक सेवा के लिए अधिसूचित दरें हटाई जाती हैं। आबद्ध ट्रक सेवा से वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए उत्पन्न अनुमानित आय को संबंधित वर्षों के लिए कुल अनुमानित आय में शामिल नहीं किया जाता है। पूरी तरह से ध्यान रखते हुए यह उल्लेखनीय है कि संबंधित प्रशुल्क मद को हटाने के निर्णय को सीसीटीएल द्वारा प्रदत्त सेवा का इस प्राधिकरण का आकस्मिक अनुमोदन नहीं माना जाना चाहिए। यह लाइसेंसदाता प्राधिकरण अर्थात् सीएचपीटी को सुनिश्चित करना है कि क्या उसका लाइसेंसधारक उसके द्वारा प्रदत्त लाइसेंस के क्षेत्राधिकार के भीतर कार्य कर रहा है।

(vii) पत्तन पर आरोग्य कारणों से किसी तर्कसंगत स्तर से आगे विलंबों के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान न किया जाना :

मार्च, 2007 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं० 14 (xvi)(ख) के संदर्भ में सीसीटीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे

(क) दक्षता-संबद्ध प्रशुल्क मॉडल :

हमारे अनुरोधों के बावजूद प्राधिकरण ने पत्तन पर आरोग्य कारणों से तर्कसंगत स्तर से आगे विलंबों के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान न किए जाने हेतु अनिवार्य प्रावधान शामिल किए हैं। तथापि, हमारे अनुरोधों के मद्देनजर प्राधिकरण ने सीसीटीएल से पहले ही शामिल दंड और पुरस्कार योजना के साथ एक उपयुक्त दक्षता-संबद्ध प्रशुल्क मॉडल प्रस्तुत करने का अनुरोध किया है। सीसीटीएल ने ग्राहकों के साथ विचार-विमर्श आरंभ कर दिया है। ग्राहक पुरस्कार एवं दंड योजना पर विचार करने के इच्छुक हैं। तथापि, जहाज के आकार और किस्म पर निर्भर करते हुए वास्तविक करार प्रत्येक ग्राहक के अनुसार अलग-अलग होगा। इसके मद्देनजर, प्राधिकरण सीसीटीएल के दरों के मान में निम्नलिखित शामिल कर सकता है :-

“न्यूनतम बेंचमार्क उत्पादकता स्तर के संबंध में ग्राहकों और सीसीटीएल के बीच निष्पन्न परस्पर करार के आधार पर एक कार्यनिष्पादन संबद्ध प्रोत्साहन योजना लागू होगी। गैर-कार्यनिष्पादन के लिए सहमत दक्षता-संबद्ध प्रोत्साहन/दंड प्रकाशित टर्मिनल प्रहस्तन प्रभागों के +/- 10% से अधिक नहीं होगा।

(ख) मात्रा संबंधी छूट :

(i) उभरते प्रतिस्पर्धी परिदृश्य के मद्देनजर और पूर्वानुमानित मात्रा प्राप्त करने के लिए सीसीटीएल को प्रतिस्पर्धा में मात्रा की हानि बचाने के लिए अपने ग्राहकों को मात्रा आधारित छूट प्रदान करनी होगी।

(ii) वर्ष 2007-08 के लिए प्रस्तावित मात्रा संबंधी छूट निम्नलिखित पर आधारित होगी :-

- (क) मात्रा संबंधी छूट केवल मुख्य लाइन पोतों पर लागू होगी।
- (ख) पोतांतरण और तटीय बक्सों पर मात्रा संबंधी कोई छूट लागू नहीं होगी।
- (ग) मात्रा संबंधी छूट केवल तब लागू होगी, यदि किसी ग्राहक की गैर-पोतांतरण, गैर-तटीय मात्रा संबंधित कैलेंडर वर्ष में 1,00,000 टीईयू से अधिक हो जाती है।
- (घ) यदि उपर्युक्त को लागू किया जाता है, तो मात्रा संबंधी छूट की संरचना निम्नलिखित के अनुसार होगी :-

टीईयू में वार्षिकीकृत श्रुपुट (पोतांतरण और तटीय मात्रा को छोड़कर)		अर्हक मात्रा	लागू छूट का %
से	तक		
1	50,000	50,000	2%
50,001	75,000	25,000	4%
75,001	100,000	25,000	5%
100,001	125,000	25,000	7%
125,001	150,000	25,000	8%
150,001	175,000	25,000	9%
175,001	अधिक	150,000 से अधिक	10%

यह प्राधिकरण उपर्युक्त छूट संरचना को दरों के मान में शामिल कर सकता है।

- (iii) ग्राहकों और सीसीटीएल के बीच निष्पन्न परस्पर करार के आधार पर किसी छूट संबंधी संरचना पर सहमति हो सकती है, जिसमें अधिकतम छूट प्रकाशित टर्मिनल प्रहस्तन प्रभागों के 10% से अधिक नहीं होगी।

विश्लेषण

- (क) प्रयोक्ताओं के साथ आयोजित सूचित किए गए सीसीटीएल के विचार-विमर्श के विस्तृत ब्योरे इस प्राधिकरण को उपलब्ध नहीं कराए गए हैं। प्रस्तावित प्रोत्साहन योजना के संबंध में भारतीय नौवहन निगम द्वारा उठाई गई आपत्तियों पर सीसीटीएल के विचारों का भी हमें कोई लाभ नहीं मिला है। जैसाकि सीएचपीटी द्वारा सही उल्लेख किया गया है कि सीसीटीएल ने उक्त योजना के लिए कोई आधार प्रस्तुत नहीं किया है। प्रथम दृष्टया, यह प्राधिकरण मामला प्रति मामला आधार पर उत्पादकता बेंचमार्क निर्धारित करने के लिए सीसीटीएल को अनिर्देशित विवेकाधिकार की अनुमति देने वाली योजना का समर्थन करने की स्थिति में नहीं है। इस प्राधिकरण के लिए यह सुनिश्चित करना आवश्यक है कि एक ही प्रकार के सभी ग्राहकों के साथ बिना किसी पक्षपातपूर्ण तरीके से व्यवहार किया जाना चाहिए। हालांकि, यह प्राधिकरण कार्यकुशलता-संबद्ध प्रशुल्क व्यवस्था की अवधारणा को बढ़ावा देता है, लेकिन कार्यकुशलता मापन हेतु इस प्राधिकरण द्वारा आधार पहले ही नियत किया जाना चाहिए।

- (ख) प्रस्तावित नई मात्रा संबंधी छूट योजना में तृतीय और पोतांतरण मात्रा शामिल नहीं है और प्रयोक्ता इस योजना को केवल मुख्य लाइन पोतों तक के लिए प्रतिबंधित करने का विरोध कर रहे हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि सीसीटीएल ने समीक्षा आवेदन पर सामान्यतया प्रयोक्ताओं की टिप्पणियों पर और विशेषकर प्रस्तावित मात्रा संबंधी छूट योजना पर सीईपीएसएए द्वारा उठाई गई आपत्तियों पर कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है। सीसीटीएल द्वारा मात्रा संबंधी छूट योजना लागू करने के वित्तीय निहितार्थ प्रस्तुत नहीं किए गए हैं।

कार्यनिष्पादन-संबद्ध प्रोत्साहन योजना और मात्रा संबंधी छूट योजना नए प्रस्ताव हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.3.1 में इस प्राधिकरण को संबंधित कार्यवाहियों में विचारित रिकार्डों में दर्ज स्पष्ट त्रुटियों की सीमित सीमा तक किसी प्रशुल्क आदेश की समीक्षा करने के लिए समीक्षा आवेदन स्वीकार करने के लिए प्राधिकार प्राप्त है। नए प्रस्तावों पर इस प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए समीक्षा पद्धति नहीं अपनाई जानी चाहिए। इसलिए, सीसीटीएल को परामर्श दिया जाता है कि पहले ही शामिल दंड और पुरस्कार योजना तथा मात्रा संबंधी छूट योजना के साथ, यदि यह ऐसा चाहता है, दक्षता-संबद्ध प्रशुल्क मॉडल के लिए अलग से एक पूर्णतया विश्लेषित प्रस्ताव प्रस्तुत करे।

(viii) वार्षिक लेखे प्रस्तुत करना :

मार्च, 2007 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं० 15.4 के संदर्भ में सीसीटीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे

यह उल्लेख किया गया है कि सीसीटीएल ने संबंधित लेखा वर्ष के बंद होने के 60 दिन के भीतर अपने वार्षिक लेखे और कार्यनिष्पादन रिपोर्ट सीएचपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करनी होती है। हालांकि, ऐसे कोई प्रावधान नहीं हैं, जिससे सीसीटीएल को लेखापरीक्षित लेखे प्रतिवर्ष प्रस्तुत करने पड़ें। सीसीटीएल लेखापरीक्षा पूरी होने पर संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए लेखापरीक्षित लेखे प्रस्तुत करने हेतु सहमत है। तथापि, सीसीटीएल लेखे सीएचपीटी के माध्यम से न होकर बल्कि टीएएमपी को सीधे प्रस्तुत करेगा, क्योंकि लाइसेंस करार में सीसीटीएल द्वारा वार्षिक लेखे सीएचपीटी को प्रस्तुत करने की अपेक्षा नहीं की गई है। सीएचपीटी राजस्व और निवेशों के संबंध में नियमित लेखापरीक्षा करता रहता है, जिनके लिए सीसीटीएल उन्हें लेखापरीक्षित लेखे के संबंधित अंशों के उद्धरणों के साथ-साथ अपेक्षित ब्योरे उपलब्ध कराता रहा है। इसलिए, सीएचपीटी के माध्यम से लेखे प्रस्तुत करने और टीएएमपी को लेखे प्रस्तुत करने की 60 दिन की समय-सीमा की शर्त हटाई जाए और इसे लेखे की लेखापरीक्षा पूरी होने के बाद तत्काल प्रस्तुत करने में परिवर्तित कर दिए जाएं।

विश्लेषण

इस स्थिति पर विचार करते हुए कि सीसीटीएल एक निजी टर्मिनल प्रचालक होने के नाते इस प्राधिकरण से सीधे संपर्क कर सकता है। यह प्राधिकरण सीसीटीएल के अनुरोध को स्वीकार करने और दिनांक 28 मार्च, 2007 के आदेश के अंतिम पैरा में शामिल 'सीएचपीटी के माध्यम से' शब्दों को हटाने का इच्छुक है।

तथापि, इस प्राधिकरण को अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे सीधे प्रस्तुत करने के सीसीटीएल के उस अनुरोध को स्वीकार करने से इस संबंध में लाइसेंस करार के अंतर्गत सीएचपीटी के प्रति सीसीटीएल की वचनबद्धता(ओं) का किसी प्रकार से दमन नहीं होगा।

(ix) कार्य कुशलता संबंधी लाभ :

मार्च, 2007 के प्रशुल्क आदेश के पैराग्राफ सं० 14(v)(ड)(i)(ख) के संदर्भ में सीसीटीएल द्वारा अपने समीक्षा आवेदन में उठाए गए मुद्दे

प्रत्येक लागत समूह को नियत और परिवर्तनीय लागत के रूप में अलग-अलग किया गया है, ताकि यह दर्शाया जा सके कि लागत में कमी कार्यकुशलता लाभों के कारण हुई है। परिवर्तनीय लागत में प्रति इकाई लागत कमी केवल टर्मिनल की सुधरी हुई

कार्यकुशलता के कारण है। प्राधिकरण से अनुरोध है कि पूर्ववर्ती परिकलनों में छूट गए इस प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क की गणना करते समय प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कार्यकुशलता लाभ पर भी विचार किया जाए।

(सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित परिकलनों में इसने 64/-रुपए प्रति टीईयू के पूर्ववर्ती दावे की तुलना में 68/-रुपए प्रति टीईयू (136/-रुपए प्रति टीईयू का 50%) का दावा किया है)

64/-रुपए प्रति टीईयू के कार्यकुशलता लाभ का दावा करने के लिए सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत परिकलन का सारांश नीचे तालिका में दिया गया है :-

क्रम सं०	विवरण	2002	2003	2004*	2005**
1	यातायात (टीईयू)	395952	492777	599980	700107
2	परिवर्तनीय लागत (लाख रुपए)				
(क)	अनुबंधित श्रमिक/दिहाड़ी मजदूर	125	149	122	134
(ख)	उपस्कर चालन लागत	525	850	735	993
(ग)	उपस्कर किराया	504	397	542	553
(घ)	उपस्कर किराया-एबीजी आरटीजी	357	406	-	-
3	कुल परिवर्तनीय लागत	1511	1802	1399	1680
4	प्रति टीईयू परिवर्तनीय लागत	381	366	233	240
5	प्रति टीईयू औसत लागत		373		237
6	प्रति टीईयू कुल कार्यकुशलता लाभ		(373-237)= 136 रुपए प्रति टीईयू		
7	कार्यकुशलता लाभ का सीसीटीएल हिस्सा (50%)		68/- रुपए प्रति टीईयू		

* 2004 परिवर्तनीय लागत में 5% की कमी की गई है।

** 2005 परिवर्तनीय लागत में प्रत्येक 5% पर दो बार कमी की गई है।

विश्लेषण

- (i) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में उल्लेख किया गया है कि कार्यकुशलता के लिए बेंचमार्क पिछले प्रशुल्क चक्र में कार्यकुशलता सुधार के कारण प्राप्त वास्तविक लागत में कमी होगी। ऐसी लागत कमी के 50% को अनुवर्ती प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय संबंधित व्यय का अनुमान लगाने के लिए हिसाब में लिया जाना है।
- (ii) कार्यकुशलता लाभ संबंधी सीसीटीएल का पूर्ववर्ती दावा वर्ष 2003 के संदर्भ में वर्ष 2004 और 2005 के दौरान किए गए औसत सुधार पर आधारित था। यह दृष्टिकोण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में शामिल शर्त के अनुरूप नहीं पाया गया था। उक्त दिशानिर्देश में तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र में इससे पूर्व के प्रशुल्क चक्र की तुलना में प्राप्त की गई लागत में कमी की तुलना किए जाने की अपेक्षा की गई है। तदनुसार, सीसीटीएल को वर्ष 2002 और 2003 की अवधि के दौरान (दिनांक 6 मार्च, 2002 के प्रशुल्क आदेश में शामिल) व्यय की गई वास्तविक लागत की तदनुसारी संबंधित मदों के साथ वर्ष 2004 और 2005 की अवधि के दौरान (दिनांक 4 मई, 2004 के प्रशुल्क आदेश में शामिल) व्यय की गई लागत की मदों की तुलना करनी है।
- (iii) जब उपर्युक्त स्थिति इसके ध्यान में लाई गई सीसीटीएल ने 136/-रुपए प्रति टीईयू की लागत कमी का आकलन किया है और कार्यकुशलता लाभ के अपने हिस्से के दावे को संशोधित कर 64/-रुपए से 68/-रुपए कर दिया है। सीसीटीएल ने लागत की चार मदों की पहचान की है। वर्ष 2004 और 2005 के लिए कुल लागत के औसत तथा वर्ष 2002 और 2003 के लिए कुल लागत के औसत का आकलन कर लिया गया है और औसत कुल लागत के बीच अंतर के 50% का कार्यकुशलता लाभ के रूप में दावा किया गया है।
- (iv) ऐसा करते समय सीसीटीएल ने वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए संबंधित परिवर्तनीय लागत की अलग-अलग मदों के अनुमानन में प्राप्त की गई सूचित कमी को हिसाब में नहीं लिया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के नीचे दिए गए उदाहरण में भावी अनुमानों में कार्यकुशलता लाभ के अनुमान और गणना करने की पद्धति स्पष्ट की गई है।
- (v) कार्यकुशलता लाभ के परिकलन हेतु सीसीटीएल ने निम्नलिखित लागत मदों पर विचार किया है:-

- (क) संविदात्मक मजदूरी/दिहाड़ी मजदूरी की लागत
- (ख) उपस्कर चालन लागत
- (ग) उपस्कर किराया लागत
- (घ) उपस्कर किराया - एबीजी आरटीजी

इन प्रत्येक मदों के विश्लेषण से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(क) संविदात्मक मजदूरी/दिहाड़ी मजदूरी की लागत :

संविदात्मक मजदूरी/दिहाड़ी मजदूरी लागत 'अन्य व्यय' का हिस्सा है। सीसीटीएल ने कार्यकुशलता लाभ के परिकलन को संविदात्मक/दिहाड़ी मजदूरी लागत तक सीमित कर दिया है। सीसीटीएल द्वारा संविदात्मक/दिहाड़ी मजदूरी लागत के अंतर्गत विचारित मदें निम्नलिखित हैं :-

- (i) लैशिंग कार्य के लिए श्रमिक प्रभार
- (ii) सीएफएस श्रमिक
- (iii) द्वार सर्वेक्षण श्रमिक

सीसीटीएल ने वर्ष 2002 और 2003 के लिए इन संबंधित शीर्षों के अंतर्गत क्रमशः 125 लाख रुपए और 149 लाख रुपए का व्यय सूचित किया है। चूंकि, लागत की उपर्युक्त तीन मदों के संदर्भ में इन आंकड़ों का विभाजन पूर्ववर्ती रिकार्डों में उपलब्ध नहीं है, इसलिए सीसीटीएल द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

लागत में कमी को मापने के लिए प्रति टीईयू संविदात्मक मजदूरी/दिहाड़ी मजदूरी लागत संगत पैमाना हो सकती है। वर्ष 2002 और 2003 की तुलना में वर्ष 2004 और 2005 के दौरान प्रति टीईयू लागत में कमी को नीचे तालिका में दर्शाया गया है :-

क्र०सं०	विवरण	2002	2003	2004	2005	2006
(i)	यातायात (टीईयू)	395952	492777	599980	700107	829307
(ii)	संविदात्मक/दिहाड़ी मजदूरी लागत(लाख रुपए)	125	149	122*	134**	167***
(iii)	प्रति टीईयू लागत	31.57	30.24	20.33	19.14	20.16
(iv)	प्रति टीईयू औसत लागत		30.90		19.74	20.16
(v)	प्रति टीईयू लागत में कमी (रुपए)				11.16	
(30)	90रुपए - 19.74 रुपए)					

* 2004-संविदात्मक/दिहाड़ी मजदूरी लागत में 5% की कमी की गई है, ताकि इसे वर्ष 2003 के स्तर पर लाया जा सके।

** 2005 संविदात्मक/दिहाड़ी मजदूरी लागत में दो बार 5% की कमी की गई है, ताकि इसे वर्ष 2003 के स्तर पर लाया जा सके।

*** 2006 संविदात्मक/दिहाड़ी मजदूरी लागत में तीन बार 5% की कमी की गई है, ताकि इसे वर्ष 2003 के स्तर पर लाया जा सके।

जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि वर्ष 2002 और 2003 के लिए संगत 30.90 रुपए की औसत प्रति टीईयू लागत वर्ष 2004 और 2005 में कम होकर 19.74 रुपए रह गई है। 19.74 रुपए के इस स्तर पर प्रति टीईयू लागत कुल मिलाकर वर्ष 2006 के दौरान बनी रही है। इसलिए, व्यय की इस मद में कार्यकुशलता संबंधी प्रचालक के दावे को स्वीकार किया जाता है। वास्तविक संविदात्मक मजदूरी लागत में प्रति टीईयू 11.16 रुपए का 50% वर्ष 2006 के लिए लागत की संबंधित मद में शामिल किया गया है। वर्ष 2006 हेतु समायोजित संविदात्मक मजदूरी लागत के आधार पर वर्ष 2007 से 2009 तक के अनुमान पुनः तैयार किए गए हैं।

(ख) उपस्कर चालन लागत :

उपस्कर चालन लागत में विद्युत लागत, ईंधन लागत और मरम्मत एवं रख-रखाव लागत शामिल होती है। सीसीटीएल ने अपने परिकलन में परिवर्तनीय विद्युत लागत और ईंधन लागत को शामिल किया है। विद्युत लागत और ईंधन लागत से संबंधित स्थिति पर नीचे चर्चा की गई है :-

विद्युत लागत :

सीसीटीएल ने उपस्कर चालन लागत के रूप में वर्ष 2002 और 2003 के लिए क्रमशः 525 लाख रुपए और 850 लाख रुपए सूचित किए हैं, जोकि परिवर्तनीय विद्युत एवं ईंधन लागत का कुल जोड़ है।

वर्ष 2002 और 2003 के लिए परिवर्तनीय विद्युत लागत क्रमशः 231.72 लाख रुपए और 415.74 लाख रुपए है। सीसीटीएल द्वारा अपने दिनांक 6 फरवरी, 2004 के पत्र द्वारा पहले सूचित के अनुसार 5/- रुपए प्रति इकाई की दर पर विचार करते हुए प्रति टीईयू इकाई की खपत क्रमशः 11.70 और 16.87 इकाई बैठती है और प्रति टीईयू औसत इकाई 14.29 है।

वर्ष 2004 और 2005 के संदर्भ में सीसीटीएल ने पहले क्रमशः 8.64 इकाई और 7.38 इकाई बिजली खपत की सूचना दी है। वर्ष 2002 और 2003 के लिए 14.29 इकाई की तुलना में औसत इकाई 8.01

इकाई बैठती है। चूंकि, प्रति टीईयू बिजली खपत में कमी आई है, इस संबंध में कार्यकुशलता संबंधी सीसीटीएल का दावा स्वीकार किया जाता है। मार्च, 2007 के प्रशुल्क आदेश में शामिल के अनुसार वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए भावी अनुमानों में 7.38 इकाई की यूनिट बिजली खपत बनाए रखी गई थी।

ईंधन लागत :

वर्ष 2002 और 2003 के लिए परिवर्तनीय ईंधन लागत क्रमशः 302.47 लाख रुपए और 434.01 लाख रुपए थी। सीसीटीएल द्वारा अपने आकलनों में पहले सूचित 19.24 रुपए और 19.95 रुपए की इकाई दर पर विचार करते हुए प्रति टीईयू ईंधन खपत क्रमशः 3.97 और 4.42 लीटर बैठती है और इसकी तुलना में औसत 4.195 लीटर प्रति टीईयू है, जबकि वर्ष 2004 और 2005 के लिए औसत 3.60 लीटर बैठती है।

वर्ष 2002 और 2003 के लिए 4.20 लीटर की औसत खपत के साथ 3.60 प्रति टीईयू की औसत ईंधन खपत की तुलना करते हुए ऐसा दिखाई देता है कि प्रति टीईयू ईंधन खपत में 0.60 लीटर तक की कमी हुई है। इसे देखते हुए, इस संबंध में कार्यकुशलता की प्राप्ति हेतु सीसीटीएल का दावा स्वीकार किया जाना चाहिए। सीसीटीएल द्वारा सूचित प्रति टीईयू 3.70 इकाई की ईंधन खपत पर इस प्राधिकरण द्वारा मार्च, 2007 के आदेश में विचार किया गया था। इसलिए, मार्च, 2007 के आदेश में शामिल अनुमानित ईंधन खपत लागत को 3.90 लीटर की आधारभूत खपत के संदर्भ में संशोधित किया जाता है।

(ग) उपस्कर किराया लागत :

परिवर्तनीय उपस्कर किराया प्रभार अंतर-टर्मिनल वाहन (आईटीवी) के किराए से संबंधित है। सीसीटीएल ने वर्ष 2002 और 2003 हेतु क्रमशः 504 लाख रुपए और 397 लाख रुपए की राशि सूचित की है। उपस्कर किराया मई, 2004 के प्रशुल्क आदेश की लागत विवरणी में 'अन्य व्यय' का भाग था। उपस्कर किराए के रूप में सूचित व्यय 647.20 लाख रुपए और 453.94 लाख रुपए था। अन्य व्यय में शामिल उपस्कर किराया प्रभारों के लिए नियत एवं परिवर्तनीय संघटक के ब्योरो के अभाव में सीसीटीएल द्वारा सूचित स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

वर्ष 2002 और 2003 के लिए क्रमशः 395952 टीईयू और 492777 टीईयू के यातायात पर विचार करते हुए प्रति टीईयू लागत क्रमशः 127.29 रुपए और 80.56 रुपए और जबकि औसत लागत 103.93 रुपए बैठती है।

वर्ष 2002 और 2003 की तुलना में वर्ष 2004 और 2005 के दौरान प्रति टीईयू लागत में कमी नीचे तालिका में दर्शायी गई है :-

क्र०सं०	विवरण	2002	2003	2004	2005	2006
(i)	यातायात (टीईयू)	395952	492777	599980	700107	829307
(ii)	आईटीवी परिवर्तनीय लागत (लाख रुपए)	504	397	541.48*	549.70**	632.81***
(iii)	प्रति टीईयू लागत (रुपए)	127.29	80.56	90.25	78.52	76.31
(iv)	प्रति टीईयू औसत लागत		103.93		84.39	76.31
(v)	प्रति टीईयू लागत में कमी (रुपए)				19.54	-
	(103.93 रुपए - 84.39 रुपए)					

* 2004 उपस्कर किराए में 5% की कमी की गई है, ताकि इसे वर्ष 2003 के स्तर पर लाया जा सके।

** 2005 उपस्कर किराए में दो बार 5% की कमी की गई है, ताकि इसे वर्ष 2003 के स्तर पर लाया जा सके।

*** 2006 उपस्कर किराए में तीन बार 5% की कमी की गई है, ताकि इसे वर्ष 2003 के स्तर पर लाया जा सके।

जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि वर्ष 2002 और 2003 के लिए संगत 103.93 रुपए की औसत प्रति टीईयू लागत वर्ष 2004 और 2005 में कम होकर 84.39 रुपए के औसत स्तर पर रह गई है। 84.39 रुपए के इस स्तर पर प्रति टीईयू लागत वर्ष 2006 के दौरान और कम होकर 76.31 रुपए रह गई है। इसे देखते हुए, इस संबंध में सीसीटीएल का दावा स्वीकार किए जाने हेतु पात्र है। प्रति टीईयू 19.54 का 50% वर्ष 2006 के लिए वास्तविक उपस्कर किराया प्रभारों में जोड़ा गया है। वर्ष 2006 हेतु समायोजित उपस्कर किराया प्रभारों के आधार पर वर्ष 2007 से 2009 के लिए अनुमान पुनः तैयार किए गए हैं।

(घ) उपस्कर किराया - एबीजी आरटीजी :

सीसीटीएल ने कार्यकुशलता लागत के अपने परिकलन में वर्ष 2002 और 2003 के लिए 357 लाख रुपए और 406 लाख रुपए की राशि शामिल की है। उक्त व्यय के आकलन अथवा आधार इस प्राधिकरण के रिकार्डों में उपलब्ध नहीं हैं। सीसीटीएल ने अनुवर्ती दो वर्षों 2004 और 2005 के लिए लागत की इस मद पर विचार नहीं किया है। उपर्युक्त के मद्देनजर, लागत की यह मद कार्यकुशलता के परिकलन हेतु संगत दिखाई नहीं देती है।

- (vi) सीसीटीएल द्वारा प्रस्तुत कार्यकुशलता लाभ हेतु परिकलन के अनुसार कुल कार्यकुशलता लाभ 136 रुपए प्रति टीईयू बैठता है, जैसाकि कार्यकुशलता लाभ संबंधी पैराग्राफ के नीचे दी गई पहली तालिका में दर्शाया गया है। उस स्थिति में, सीसीटीएल का हिस्सा 136 रुपए का 50% होगा, जोकि 68 रुपए प्रति टीईयू है। वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए 25, 29,819 टीईयू के यातायात की अनुमानित मात्रा के संबंध में सीसीटीएल का 50% हिस्सा 1720.27 लाख रुपए बैठता है।

वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए व्यय की संबंधित मदों के अनुमानों में कार्यकुशलता लाभ का 50% शामिल करने के कारण वृद्धिकारी कारक को शामिल करने के बाद सीसीटीएल को 1108.80 लाख रुपए का लाभ अर्जित होने का अनुमान है। यदि वृद्धि के प्रभाव को शामिल न किया जाए, सीसीटीएल को अर्जित होने वाला लाभ इसके 1720.27 लाख रुपए के दावे की तुलना में 1004 लाख रुपए होगा। 757 लाख रुपए का अंतर उपर्युक्त पैराग्राफ (घ) में स्पष्ट किए गए कारणों और हमारे द्वारा परिकलित अनुमानित लाभ के पूर्णांकन और सन्निकट के कारण एबीजी आरटीजी के लिए उपस्कर किराया प्रभारों के तौर पर वर्ष 2002 और 2003 के लिए क्रमशः 357 लाख रुपए और 406 लाख रुपए की सूचित परिवर्तनीय लागत को शामिल न करने के कारण उत्पन्न हुआ है।

- 11.1. ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में वर्ष 2007 से 2009 तक के लिए अनुमानित लागत स्थिति को निम्नलिखित मदों के संबंध में संशोधित किया जाना है।

(लाख रुपए)

क्र०सं०	विवरण	2007	2008	2009	जोड़
1.(क)	42/-रुपए प्रति अमरीकी डॉलर की विनिमय दर में कमी के कारण डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क पर आधारित प्रचालन आय में कमी	(2.50)	(2.53)	(2.05)	(7.08)
(ख)	आबद्ध ट्रक सेवा से आय में कमी के कारण प्रचालन आय में कमी	(32.76)	(34.40)	(36.12)	(103.28)
2.(क)	5.40% के वृद्धिकारी कारक की उच्चतर दर की अनुमति देने के कारण प्रचालन खर्चों में वृद्धि	(51.11)	(63.39)	(95.57)	(210.07)
(ख)	42/-रुपए प्रति अमरीकी डॉलर की विनिमय दर के संशोधन के कारण प्रचालन खर्चों में कमी	28.69	28.44	29.64	86.77
3.	अनुमानों (कार्यकुशलता लाभ) में लागत में कमी का 50% शामिल करने के कारण प्रचालन खर्चों में वृद्धि	(372.58)	(397.24)	(338.99)	(1108.80)
4.	उपस्करों का डब्ल्यूडीवी शामिल न करने के कारण और 42/-रुपए प्रति अमरीकी डॉलर की विनिमय दर के संशोधन के कारण भी सीसीटीएल द्वारा प्राप्य अंत्य मूल्य में कमी	(110.70)	(124.28)	(139.44)	(374.42)
5.(क)	16% की उच्चतर दर पर आरओसीई की अनुमति देने के कारण आय में वृद्धि	(417.07)	(387.09)	(379.10)	(1183.26)
(ख)	पूर्व भुगतानों की कार्यशील पूंजी के हिस्से के रूप में अनुमति देने के कारण आय में वृद्धि	(103.02)	(102.87)	(102.76)	(308.64)
		(1061.05)	(1083.36)	(1064.39)	(3208.80)

- 11.2. दिनांक 28 मार्च, 2007 के आदेश की लागत विवरणी को तदनुसार संशोधित कर दिया गया है और संशोधित लागत विवरणी अनुबंध-1 के रूप में संलग्न है। लागत विवरणी द्वारा प्रकट किया गया परिणाम यहां नीचे दी गई तालिका में सारांश में दर्शाया गया है :-

सीसीटीएल के परिणामों का सारांश

क्र०सं०	विवरण	प्रचालन आय (करोड़ रुपए)				निवल घाटा(-) (करोड़ रुपए)				प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल घाटा(-)		
		2007	2008	2009	जोड़	2007	2008	2009	जोड़	2007	2008	2009
1	समग्र सीसीटीएल	228.79	230.72	186.33	645.84	-6.28	-6.67	-34.04	-46.99	-2.75%	-2.89%	-18.27%

मार्च, 2007 के अपने आदेश में इस प्राधिकरण ने वर्ष 2007 और 2008 के लिए प्रशुल्क स्तरों में यथास्थिति बनाए रखने और यदि आवश्यक हुआ, वर्ष 2009 के लिए किसी प्रशुल्क समायोजन पर दर्ज किए गए कारणों से बाद में किसी समय पर विचार करने का निर्णय किया था।

इस कार्यवाही में वर्ष 2007 और 2008 के लिए निवल घाटे को शामिल करने हेतु हिसाब में लिया गया है। वर्ष 2009 के संबंध में 10.64 करोड़ रुपए का वृद्धिकारी घाटा शामिल किया गया है।

चूंकि, पूर्ववर्ती आदेश मई, 2007 के मध्य में प्रभावी हुआ था, इसलिए इस समीक्षा के कारण उस संगत अवधि के लिए उत्पन्न घाटा 2098.33 लाख रुपए बैठता है, जैसाकि नीचे दर्शाया गया है :-

	(लाख रुपए)
जून, 2007 से जुलाई, 2008 तक की अवधि के लिए घाटा	755.88
अगस्त, 2008 से दिसंबर, 2008 तक की अवधि के लिए घाटा	278.06
वर्ष 2009 के लिए वृद्धिकारी घाटा	1064.39
प्रशुल्क में वृद्धि करके सीसीटीएल द्वारा वसूल किया जाने वाला घाटा	2098.33

यदि यह घाटा प्रशुल्क में वृद्धि द्वारा पूरा किया जाना है, तब देय तदनुरूपी राजस्व हिस्सा बढ़ जाएगा। सरकारी निदेशों के अनुसार राजस्व हिस्से का आंशिक पास-भू अनुमत्त्य है, क्योंकि प्रशुल्क वृद्धि द्वारा 28.74 करोड़ रुपए का अनुमानित अतिरिक्त राजस्व जुटाया जाना चाहिए।

इस प्राधिकरण को किसी प्रशुल्क वृद्धि को भावी प्रभाव से लागू करने में सुविधा होती है, क्योंकि पूर्व-प्रभाव से किए गए संशोधन के कारण बिल संबंधी समस्याएं पैदा होती हैं और प्रयोक्ताओं को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। 28.74 करोड़ रुपए के अनुमानित अतिरिक्त राजस्व को समायोजित करने के लिए मौजूदा प्रशुल्क में 1 अगस्त, 2008 से वर्तमान प्रशुल्क वैधता चक्र के अंत अर्थात् 31 दिसंबर, 2009 तक के लिए 10.17% की वृद्धि किया जाना आवश्यक है। यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि सीसीटीएल ने इसकी याचिका का अंतिम निपटान होने तक प्रशुल्क में 7.5% की अंतरिम वृद्धि करने का अनुरोध किया था, लेकिन इस प्राधिकरण ने ऐसी किसी अंतरिम राहत की अनुमति नहीं दी है।

12.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण सीसीटीएल के मौजूदा प्रशुल्क में 1 अगस्त, 2008 से 10% की वृद्धि करने का निर्णय करता है। सीसीटीएल का संशोधित दरों का मान अनुबंध-II के रूप में संलग्न है।

12.2 दिनांक 28 मार्च, 2007 के आदेश के अंतिम पैराग्राफ सं० 15.4 में उल्लिखित 'इस प्राधिकरण' शब्दों से पहले "सीएचपीटी के माध्यम से" शब्दों को हटाया जाता है।

12.3. खंड 1.20 में उल्लिखित 'आबद्ध ट्रक सेवा' की परिभाषा हटाई जाती है और अनुवर्ती खंड का पुनः क्रमांकन किया गया है। आबद्ध ट्रक सेवा प्रभारों की वसूली को शासित करने वाले सीसीटीएल के दरों के मान के खंड 4.8 और 4.9 को दिनांक 28 मार्च, 2007 के पूर्ववर्ती आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख से हटाया जाता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/08-असा.]

अनुबंध-I

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड
निजी टर्मिनल हेतु समेकित आय एवं लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र० सं०	विवरण	वास्तविक			मार्च, 2007 में सीसीटीएल हेतु प्रशुल्क नियत करते समय हमारे द्वारा विचारित अनुमान			समीक्षा के बाद अनुमान		
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2007	2008	2009
	यातायात (एमटी/टीईयू)	599,980	700,107	829,307	914,952	865,521	749,346	914,952	925,521	749,346
	कुल प्रचालन आय	17,408.88	18,756.36	21,652.00	22,914.40	23,109.01	18,671.12	22,879.14	23,072.08	18,632.95
	कंटेनर प्रहस्तन आय	17,408.88	18,756.36	21,652.00	22,914.40	23,109.01	18,671.12	22,879.14	23,072.08	18,632.95
	जोड़	17,408.88	18,756.36	21,652.00	22,914.40	23,109.01	18,671.12	22,879.14	23,072.08	18,632.95

II	प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)								
	प्रचालन एवं प्रत्यक्ष प्रामिक	584.84	540.98	684.00	733.87	770.58	809.09	738.58	775.58
	अनुसूचना मजदूरी	211.85	276.39	381.00	400.05	420.05	441.08	401.57	423.26
	उपस्कर चालन लागत	1,539.47	1,686.04	2,147.00	2,435.19	2,580.41	2,298.74	2,685.66	2,832.53
	रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	4,700.40	5,064.22	5,846.04	6,186.89	6,239.43	5,041.20	6,177.37	8,229.46
	उपस्कर किराया	642.16	665.45	828.00	952.29	1,021.18	871.75	1,055.94	1,124.55
	पट्टा किराया	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59
	बीमा	150.46	153.09	203.00	233.58	240.56	245.97	221.02	227.66
	अन्य व्यय	240.63	355.17	391.00	444.27	470.85	417.91	525.38	559.10
	तकनीकी सेवा शुल्क	0.00	0.00	291.00	275.99	270.18	219.08	269.82	264.88
	जोड़	8,931.41	9,602.91	11,652.63	12,543.72	12,894.77	11,226.37	12,934.72	13,316.60
III	मूल्यहास	2,209.84	2,240.46	2,470.00	2,747.97	3,019.44	3,085.81	2,747.97	3,019.44
IV	उपरिव्यय								
	प्रबंध एवं प्रशासन उपरिव्यय	181.72	192.60	288.00	316.47	332.29	348.91	317.89	334.84
	सामान्य उपरिव्यय	518.25	711.20	693.00	727.65	764.03	802.23	730.42	769.86
	प्रारम्भिक व्यय	38.28	38.28	38.28	38.26	38.28	38.28	38.28	38.28
	जोड़	718.26	942.08	1,019.28	1,082.40	1,134.60	1,189.42	1,086.59	1,142.99
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	5,549.38	5,970.91	6,510.09	6,540.31	8,060.20	3,169.82	6,110.08	5,591.08
VI	वित्त एवं विविध व्यय								
	परिसंपत्तियों की बिक्री पर आय	20.47	1.78	41.77	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	रियायत करार के अनुसार	83.67	93.93	105.21	111.48	125.15	140.42	0.78	0.87
	छूटात्मक अंतिम मूल्य प्राप्ति								
	अन्य	33.91	383.81	63.00	14.60	14.60	14.60	14.60	14.60
	जोड़	138.25	479.52	209.98	126.08	139.75	155.02	15.38	15.47
VII	वित्त एवं विविध व्यय								
	विदेशी मुद्रा ऋणों की	0.00	54.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	वापसी अदायगी पर हानि								
	परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि	284.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	284.87	54.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई में से एफएमई घटाने पर (VI)-(VII)	(148.62)	425.51	209.98	126.08	139.75	155.02	15.38	15.47
IX	व्याज-पूर्व अधिशेष (V)+(VIII)	5,402.75	6,398.42	6,720.07	6,666.40	8,199.93	3,324.54	6,125.44	5,606.53
X	वित्तपोषण प्रभार	1,594.21	1,816.72	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	व्याज-परव निवल अधिशेष	3,808.54	4,579.70	6,720.07	6,666.40	8,199.93	3,324.54	6,125.44	5,606.53
XII	नियोजित पूंजी	32,739.81	37,011.40	38,339.45	41,707.84	38,708.75	37,909.80	42,351.66	39,351.70
XIII	नियोजित पूंजी पर आय	2,547.96	2,591.02	5,750.92	6,256.18	5,806.31	5,686.47	6,776.27	6,296.27
XIV	क्षमता उपयोग	85.71%	100.02%	94.24%	100.10%	98.28%	79.57%	100.10%	98.28%
XV	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित आरओपीई	2,183.88	2,591.02	5,750.92	6,256.18	5,806.31	5,686.47	6,776.27	6,296.27
XVI	निवल अधिशेष (घाटा)	1,624.70	1,988.88	939.15	410.22	393.62	(2,381.93)	(650.82)	(689.74)
XVII	वर्ष 2006 के दौरान सीसीटीएल द्वारा अर्जित आय के बाद निवल अधिशेष का 50%		67.16		22.39	22.39	22.39	22.39	22.39
XVIII	सीसीटीएल का कुल अधिशेष (घाटा)				432.61	416.01	(2,339.55)	(828.44)	(667.35)
XIX	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा (xvi/(i) में)	9.33%	10.60%	4.48%	1.89%	1.80%	-12.53%	-2.75%	-2.89%

अनुबंध-II

चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड दरों का मान

प्राक्कथन

इस दरों के मान में चेन्नई कंटेनर टर्मिनल में प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के लिए चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड को देय प्रभार निर्धारित किए गए हैं।

परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित नहीं हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- 1.2. 'सीसीटीएल' का अर्थ भारत में निगमित कंपनी, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, उसके उत्तराधिकारी और समनुदेशिनी हैं।
- 1.3. 'सीएफएस' का अर्थ सीसीटीएल में कंटेनर माल स्टेशन है।
- 1.4. 'तटीय पोत' का अभिप्राय किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- 1.5. 'कंटेनर' का अर्थ परिवहन के लिए उपयुक्त और कार्गो को चट्टे पर रखने के लिए मानक आईएसओ कंटेनर है और वह एक इकाई के रूप में प्रहस्तन किए जाने और कंटेनर स्प्रेडर से क्रेन द्वारा उठाए जाने के लिए सक्षम होना चाहिए।
- 1.6. 'एफसीएल' का अर्थ पूर्ण कंटेनर भार वाला कंटेनर होगा।
- 1.7. 'विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा।
- 1.8. 'खतरनाक कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अधीन वर्गीकृत के अनुसार खतरनाक वस्तुएं हैं।
- 1.9. 'आईसीडी' का अर्थ अंतर्देशीय कंटेनर डिपो है।
- 1.10. 'एलसीएल' का अर्थ पूर्ण कंटेनर भार से कम भार वाला कंटेनर (एक से अधिक आयातक के कार्गो वाला कंटेनर) है।
- 1.11. 'सामान्य आकार से बड़े कंटेनर (ओडीसी)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कार्गो की ढुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्लिंग्स, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है। क्षतिग्रस्त कंटेनर (कोने की कास्टिंग की समस्या वाले बॉक्स सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है।
- 1.12. 'प्रति दिन' का अर्थ प्रति कैलेंडर दिन अथवा उसका भाग है।
- 1.13. 'रीफर' का अर्थ माल की ढुलाई के प्रयोजनार्थ कोई कंटेनर है, जिसे वांछित तापक्रम बनाए रखने के लिए विद्युत आपूर्ति अपेक्षित होती है।
- 1.14. 'पत्तन' का अर्थ चेन्नई पत्तन न्यास है।
- 1.15. 'शट-आउट कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसने वीआईएन द्वारा यथा इंगित किसी पोत हेतु निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश किया है और चाहे किसी भी कारण से पोत से जुड़ा हुआ नहीं है।
- 1.16. 'टन' का अर्थ एक मीट्रिक टन अथवा 1,000 किलोग्राम या एक घनमीटर है।
- 1.17. 'पोतांतरण कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो एक पोत से उतारा गया है, सीसीटी में रखा गया और अन्य पोत के द्वारा ढुलाई किया गया है।
- 1.18. 'वीआईएन' का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।
- 1.19. 'धूम्रीकरण सुविधा' का अर्थ उन कार्गो, जो कीटों द्वारा प्रभावित होने वाले हैं और जिन्हें धूम्रीकरण और गैस निकालकर अथवा दोनों द्वारा विसंदूषण के लिए कीटनाशकों की अपेक्षा है, का विसंदूषण सुविधाजनक बनाना है।
- 1.20. 'मान्यताप्राप्त ग्राहक कार्यक्रम' का अभिप्राय एक ऐसे कार्यक्रम से है, जोकि सीमाशुल्क विभाग द्वारा लागू किया जा रहा है, जिसके द्वारा विभाग में 'मान्यताप्राप्त ग्राहक' के रूप में पंजीकृत आयातकों की एक अलग श्रेणी बनाई जाएगी, जिसे सुनिश्चित सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी। आरएमएस द्वारा यादृच्छिक आधार पर चयनित परेषणों के अल्प प्रतिशत अथवा जिन मामलों में विशिष्ट आसूचना उपलब्ध हो अथवा जहां पर अनुपालनहीनता के देखे गए विशिष्ट पैटर्न का समाधान किया जाना हो, को छोड़कर मान्यताप्राप्त ग्राहकों को स्व-निर्धारण के आधार पर, अर्थात् स्वाभाविक तौर पर उनकी घोषणा के आधार पर माल की जांच किए बिना अनुमति प्रदान की जाएगी। इसके अलावा, देश में सभी पत्तनों पर, जहां ईडीआई और आरएमएस प्रचालनरत हैं, पंजीकृत मान्यताप्राप्त ग्राहकों को यह लाभ उपलब्ध होगा।

सीमाशुल्क विभाग को आशा है कि इस उपाय से कार्गो के रूकने के समय और ऐसे आयातकों के लेनदेन की लागत में कमी आएगी। सीमाशुल्क गृह मान्यताप्राप्त ग्राहकों को सीमाशुल्क अनुमति सेवा प्रदान करने के लिए अलग से सुविधा/काउंटर स्थापित कर सकते हैं। सीमाशुल्क आयुक्त अलग भंडारण स्थल, प्रहस्तन सुविधा स्थापित करने और इन ग्राहकों के लिए अनुमति प्रक्रियाओं में तेजी लाने के लिए कस्टोडियन के साथ मिलकर कार्य करेंगे। इसके अलावा, आईएमजी ने विनिर्दिष्ट मान्यताप्राप्त आयातकों को कार्गो की तत्काल सुपुर्दगी हेतु पत्तन परिसर में स्पष्टतया निर्धारित अलग क्षेत्र स्थापित करके तीव्र सुपुर्दगी प्रणाली की सिफारिश की है। इस कार्यक्रम की विस्तृत व्याख्या सीमाशुल्क के दिनांक 24 नवम्बर, 2005 के परिपत्र सं० 42/2005-सीमाशुल्क में दी गई है।

2. सामान्य :
- 2.1. लंबाई में 20 फुट तक अथवा उससे कम के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाता है ।
- 2.2. विशेष उपकरण/स्लिंग/प्रहस्तन की अपेक्षा वाले मानक आकार से भिन्न के कंटेनरों पर नीचे खंड 3.5 के अनुसार प्रभार लगेंगे । ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले अन्य किसी किस्म के कंटेनर भी शामिल होंगे ।
- 2.3. अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर-संबद्ध प्रभार समतुल्य भारतीय रूप में संग्रहित किए जाएंगे । इस प्रयोजनार्थ, पत्तन की सीमाओं में पोत के प्रवेश की तारीख (आयात कंटेनरों के मामले में) और टर्मिनल के परिसर में कंटेनरों (निर्यात कंटेनरों के मामले में) के आगमन की तारीख को विद्यमान समय-समय पर निर्दिष्ट भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंक या अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर का डालर-मूल्यवर्गित प्रभारों का भारतीय रूप में पुनः परिवर्तन करने के लिए प्रयोग किया जाएगा ।
- 2.4. प्रत्येक बिल के कुल योग पर निकाले गए सभी प्रभारों को अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा ।
- 2.5. सभी बीजक प्रस्तुतिकरण पर यथा देय जारी किए जाते हैं । भुगतान करने में विफलता टर्मिनल में प्रहस्तन की सामग्रियों पर पुनर्ग्रहणाधिकार का कारण बन सकती है और उत्तरदायी पार्टी को सभी बकाया प्रभारों का भुगतान करने तक टर्मिनल का और प्रयोग करना नकार दिया जाएगा ।
- 2.6. (i) प्रयोक्ता इस दरों के मान के अधीन किसी प्रकार के विलंबित भुगतान पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार, सीसीटीएल विलंबित वापसी पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा ।
- (ii) दंडात्मक ब्याज की दर प्रति वर्ष 14.25% होगी । चुनी गई दंडात्मक दर सीसीटीएल और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी ।
- (iii) वापसियों में विलंब सेवाएं पूरी करने की तारीख से केवल 20 दिनों के बाद अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति पर, इनमें से जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा ।
- (iv) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब सीसीटीएल द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों के बाद से गिना जाएगा । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों, जहां महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने के पूर्व भुगतान किया जाना है और/अथवा जहां इस दरों के मान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित है, में लागू नहीं होगा ।
- 2.7. (i) भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तनआदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है ।
- (ii) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।
- (iii) ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी ।
- (iv) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी ।
- (v) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी ।
- 2.8. इकाई भार के रूप में सीसीटी में आने और वहां से जा रहे एलसीएल कंटेनर को प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ एफसीएल माना जाएगा ।
- 2.9. प्रयोक्ता से सीसीटीएल पर आरोप्य किसी उचित सीमा के बाद विलंब के लिए प्रभार अदा करना अपेक्षित नहीं होगा ।
- 2.10. अगर कोई पोत खराबी अथवा सीसीटीएल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता या सीसीटीएल पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय होने की अवधि के दौरान उपाजित चेन्नई पत्तन न्यास को देय बर्थ किराया प्रभार के समतुल्य छूट की अनुमति सीसीटीएल द्वारा दी जाएगी ।

- 2.11. यदि कोई टर्मिनल प्रयोक्ता सीसीटीएल की पूर्वानुमति से पोत में सभी कंटेनरों को बांधने के प्रचालनों के लिए बांधने/खोलने वाले गैंग उपलब्ध कराता है, तब खंड 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1 और 3.4 में निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में 33/-रुपए प्रति कंटेनर की छूट दी जाएगी, बशर्ते कि टर्मिनल प्रयोक्ता सुरक्षा विनियमों का पालन करने के लिए सहमत हो।
- 2.12. खंड 3.1.1, 3.2.1 और 3.3.1 में उल्लिखित के अनुसार क्वे क्रेनों द्वारा एफसीएल, एलसीएल औरआईसीडी आयात तथा निर्यात कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए उत्पादकता के स्तर की सीमा (बेंचमार्क) वर्ष 2007 में 22 संचलन प्रति घंटा प्रति क्रेन, वर्ष 2008 में 23.50 संचलन प्रति घंटा प्रति क्रेन और 2009 में 25 संचलन प्रति घंटा प्रति क्रेन होगी।

3. कंटेनर प्रचालन के लिए प्रभार

3.1. एफसीएल आयात और निर्यात कंटेनरों तथा खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार।

3.1.1. बांधने/खोलने सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन प्रभार

	विदेशागामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एफसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	22.53	567.76
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	33.78	851.26
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	45.05	1135.26
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	22.53	567.76
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	33.78	851.26
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	45.05	1135.26

सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने के कार्य शामिल हैं।

3.1.2. घाट क्रेन से यार्ड और विलोमत: ढुलाई

	विदेशागामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एफसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	641.91	385.15
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	962.83	577.70
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	1283.61	770.29
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	317.90	190.74
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	476.85	286.11
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	635.80	381.48

सेवाओं में घाट के तट से और वहां तक ढुलाई शामिल है।

3.1.3. उठाने/उतारने, ग्राहकों को/से सुपुर्दगी/प्राप्ति सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन

	विदेशागामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एफसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	709.45	425.67
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	1064.19	638.51
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	1418.89	851.33

प्रति खाली कंटेनर

- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	351.34	210.80
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	527.01	316.21
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	702.68	421.61

सेवाओं में भंडारण के लिए और ग्राहक के वाहन से/तक कंटेनर की उतराई अथवा लदान के लिए कंटेनर यार्ड में उठाना शामिल है।

3.2. एलसीएल आयात और निर्यात कंटेनर का प्रहस्तन करने के लिए प्रभार**3.2.1. बांधने/खोलने सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन का प्रभार**

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एलसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	22.53	567.76
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	33.78	851.26
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	45.05	1135.26

सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने के कार्य शामिल हैं।

3.2.2. उठाने/रखने और सीएफएस तक/से दुलाई सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति एलसीएल कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	2380.95	1428.57
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	3571.43	2142.86
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	4761.90	2857.14

सेवाओं में कंटेनर यार्ड, सीएफएस तक दुलाई, भंडारण के लिए कंटेनर यार्ड में उठाना और ग्राहक के वाहन से अथवा तक कंटेनर की उतराई अथवा लदान, पोत और यार्ड में कर्षण की योजना बनाना, आंकड़ा प्रहस्तन, पोत, सीसीटी और शिपिंग लाइन के बीच आंकड़ों का प्रसंस्करण और अंतरण। खाली कंटेनर की सुपुर्दगी पर उठाने/रखने का प्रभार अलग से प्रभाव्य होगा।

3.2.3. सीसीटी में कार्गो को भरना/खाली करना

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कंटेनर खाली करना/भरना		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	23.38	589.18
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	35.07	883.76
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	46.75	1178.10

टिप्पणी :- (i) सेवाओं में एलसीएल कंटेनरों को भरना अथवा खाली करना शामिल है।

(ii) आधा कंटेनर भरने/खाली करने के लिए उपरोलिखित दरों का 50% लगाया जाएगा। इस प्रयोजनार्थ, किसी कंटेनर को आंशिक रूप से भरने/50% या 50% से कम खाली करने को आधा कंटेनर के रूप में माना जाएगा। तथापि, अगर कंटेनर को 50% से अधिक भरा/खाली किया जाना है, तो इसे पूर्ण कंटेनर माना जाएगा। सीएफएस की सीमाशुल्क जांच के लिए अगर किसी कंटेनर का केवल 25% अथवा 25% से कम खाली किया/भरा जाता है तो प्रभार उपरोलिखित दरों का 25% होगा।

3.3. आईसीडी आयात और निर्यात कंटेनर प्रहस्तन करने के लिए प्रभार**3.3.1. बांधने/खोलने सहित घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन प्रभार**

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति भरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	22.53	567.76
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	33.78	851.26
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	45.05	1135.26

प्रति खाली कंटेनर

- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	22.53	567.76
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	33.78	851.26
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	45.05	1135.26

सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने के कार्य शामिल हैं।

3.3.2. घाट क्रेन से कंटेनर रेल यार्ड तक और विलोमत: दुलाई

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति भरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	609.84	365.90
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	914.71	548.83
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	1219.63	731.78
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	302.01	181.21
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	452.98	271.79
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	604.01	362.41

सेवाओं में कंटेनर रेल यार्ड तक दुलाई, पोत और यार्ड पर कर्षण योजना बनाना, आंकड़ा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और पोत, सीसीटी और शिपिंग लाइन के बीच अंतरण शामिल हैं।

3.3.3. कंटेनर रेल यार्ड में उठाने/रखने सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति भरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	709.45	425.67
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	1064.19	638.51
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	1418.89	851.33
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	351.34	210.80
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	527.01	316.21
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	702.68	421.61

सेवाओं में कंटेनर रेल यार्ड में उठाना, आंकड़ा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और पोत, सीसीटी और शिपिंग लाइन के बीच अंतरण शामिल हैं।

3.4. घाट के किनारे पर पोत पर जहाजी कुलियों द्वारा प्रहस्तन सहित पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार, बांधने/खोलने का प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति भरा हुआ कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	27.02	680.90
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	40.54	1021.61
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	54.05	1362.06
प्रति खाली कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	27.02	680.90
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	40.54	1021.61
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	54.05	1362.06

सेवाओं में घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतलाई और लदान), दुलाई और उठाना, पोत और यार्ड में कर्षण की आयोजना, आंकड़ा प्रहस्तन, प्रसंस्करण और पोत, सीसीटी और शिपिंग लाइन के बीच अंतरण शामिल हैं।

- टिप्पणी:- (i) सीएफएस, आईसीडी में भेजे अथवा स्थानीय रूप से सुपुर्दगी लिए गए पोतांतरण कंटेनर पर स्थानीय कंटेनर दर प्रभारित होगी।
- (ii) खंड 3.10 के अनुसार शटआउट प्रभार लागू होगा, अगर

(क) पोत का नामांकन परिवर्तित किया जाता है; अथवा

(ख) अगर पोत का नामांकन पूर्व पोत को बर्थ में लगाने के बाद परवर्ती पोत से पूर्व पोत में परिवर्तित किया जाता है।

3.5. **खतरनाक कार्गो कंटेनरों/सामान्य आकार से बड़े कार्गो कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार**

कंटेनरों की संबंधित श्रेणियों के लिए ऊपर निर्धारित लागू प्रहस्तन प्रभारों से 25% अधिक का प्रीमियम लगाया जाएगा।

3.6. **घाटशुल्क के लिए प्रभार**

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कंटेनर (केवल बॉक्स)		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	1.29	32.51
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	1.94	48.89
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	2.57	64.76
प्रति कंटेनरयुक्त कार्गो	रुपए	रुपए
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	707.85	424.71
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	1061.78	637.07
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	1415.70	849.42

टिप्पणी :-

- सभी मामलों में कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए प्रभार रुपए के रूप में होगा।
- 'विदेश से आगमन' और 'विदेश को प्रस्थान' के मामले में कंटेनरों के लिए प्रभार डॉलर के रूप में होगा।
- 'तटीय आगमन' और 'तटीय प्रस्थान' के मामले में कंटेनरों के लिए प्रभार रुपए के रूप में होगा।
- आईसीडी, पोतांतरण, एलसीएल और एफसीएल तथा खाली कंटेनरों सहित सभी कंटेनरों के लिए घाटशुल्क प्रभारित किया जाएगा।

3.7. **एक प्रयाजन के लिए जहाज के हैच कवर के प्रहस्तन के लिए प्रभार (खोलना और बंद करना दोनों)**

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
घाट पर जहाज के हैच कवर को उतारे बिना	18.02	454.10
घाट पर हैच कवर उतार कर	45.05	1135.26

टिप्पणी: अगर केवल एक कार्यकलाप अर्थात् या तो खोलना अथवा बंद करना है तो दर का आधा प्रभार्य होगा।

3.8. **पोत के भीतर कंटेनरों के अंतरण (रेस्टॉव) के लिए प्रभार**

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कंटेनर हैच के भीतर (उतारे और पुनःपोतलदान किए बिना)		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	10.95	275.94
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	16.41	413.53
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	21.88	551.38
प्रति कंटेनर घाट से होकर (घाट पर उतार कर अंतरित और पुनः पोतलदान)		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	32.18	810.94
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	48.27	1216.40
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	64.35	1621.62

टिप्पणी: रेस्टॉव कंटेनर और कंटेनरबंद कार्गो पर कोई घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा।

3.9. रीफर संबद्ध और अन्य सामान्य सेवाएं

		विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
(क)	भ्रमण-पूर्व निरीक्षण (विद्युत की आपूर्ति सहित)	33.00	831.60
(ख)	किसी पोत पर कनेक्शन लगाने अथवा कनेक्शन हटाने की सेवाएं	2.20	55.44
(ग)	कंटेनर की सफाई		
	- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	1.65	41.58
	- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	3.30	83.16
	- लंबाई में 40' फुट से अधिक	4.95	124.74
(घ)	प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे की पाली अथवा उसके भाग के लिए विद्युत की आपूर्ति (कनेक्शन लगाने और कनेक्शन हटाने, रीफर यार्ड में तापक्रम की मानीटरिंग)		
	- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	3.54	89.21
	- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	5.31	133.81
	- लंबाई में 40' फुट से अधिक	7.08	178.42

- टिप्पणी: (i) उपरोक्त प्रशुल्क में पैरामीटर सेट करने अथवा रीफर के सही कार्य नहीं करने के लिए मरम्मत और अनुरक्षण शामिल नहीं है। उपरोक्त प्रभार रीफर कंटेनरों के रेस्टॉव पर भी लागू है।
- (ii) रीफर कंटेनर का भ्रमण-पूर्व सर्वेक्षण, पोत पर कनेक्शन लगाने अथवा कनेक्शन हटाने की सेवाओं और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और इन्हें अनुरोध करने पर प्रदान किया जाएगा।

3.10. शटआऊट कंटेनर/कंटेनरों के पुनःनामांकन के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति कंटेनर		
- लंबाई में 20' फुट से अधिक नहीं	24.45	1026.90
- लंबाई में 20' फुट से अधिक और 40' फुट तक	36.69	1540.96
- लंबाई में 40' फुट से अधिक	48.91	2054.22

टिप्पणी: उपरोक्त प्रभार वहां लागू होंगे, जहां -

- (i) कोई निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर अथवा पुनःनिर्यात कंटेनर शटआऊट किया जाता है और तत्पश्चात सीसीटी के बाहर सुपुर्द किया जाता है।
- (ii) जब कंटेनर एक पोत द्वारा शटआऊट और तत्पश्चात दूसरे द्वारा उसका पोतलदान किया जाता है, घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन के लिए प्रभार के अतिरिक्त प्रभार वसूल किए जाएंगे। इस मामले में पहली बार कंटेनर प्राप्त होने के समय से खंड 3.11 के अनुसार कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि प्रदान की जाएगी। अगर निःशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है तो भंडारण प्रभार निःशुल्क अवधि के समाप्ति के बाद उठाए जाने के समय तक परिकलित किया जाएगा।

3.11. कंटेनर के भंडारण के लिए प्रभार

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी पोत			तटीय पोत		
		प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर (अमरीकी डॉलर)			प्रति दिन अथवा उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर दर (रुपए)		
		20 फुट तक	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक	40 फुट से अधिक	20 फुट तक	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक	40 फुट से अधिक

1. आयात-एफसीएल, एलसीएल और खाली

0-3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
4-15 दिन	5.50	11.00	16.50	231.00	462.00	693.00
16-30 दिन	11.00	22.00	33.00	462.00	924.00	1386.00
30 दिन से अधिक	22.00	44.00	66.00	924.00	1848.00	2772.00

2. निर्यात-एफसीएल, एलसीएल और खाली						
0-7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
8-15 दिन	5.50	11.00	16.50	231.00	462.00	693.00
16-30 दिन	11.00	22.00	33.00	462.00	924.00	1386.00
30 दिन से अधिक	22.00	44.00	66.00	924.00	1848.00	2772.00
3. आईसीडी-आयात और निर्यात भरा और खाली						
पहले 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
11-30 दिन	5.50	11.00	16.50	231.00	462.00	693.00
31-45 दिन	11.00	22.00	33.00	462.00	924.00	1386.00
45 दिन से अधिक	22.00	44.00	66.00	924.00	1848.00	2772.00
4. पोतांतरण-भरा और खाली						
पहले 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
31-45 दिन	5.50	11.00	16.50	231.00	462.00	693.00
46-60 दिन	11.00	22.00	33.00	462.00	924.00	1386.00
60 दिन से अधिक	22.00	44.00	66.00	924.00	1848.00	2772.00
5. शटआउट-भरा और खाली						
पहले 15 दिन	5.50	11.00	16.50	231.00	462.00	693.00
16-30 दिन	11.00	22.00	33.00	462.00	924.00	1386.00
30 दिन से अधिक	22.00	44.00	66.00	924.00	1848.00	2772.00
6. स्थानीय सुपुर्दगी में प्राप्ति का परिवर्तन						
पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
4-15 दिन	5.50	11.00	16.50	231.00	462.00	693.00
16-30 दिन	11.00	22.00	33.00	462.00	924.00	1386.00
30 दिन से अधिक	22.00	44.00	66.00	924.00	1848.00	2772.00

- 3.12.1. कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के बाद वाले दिन से लदान/सुपुर्दगी/कंटेनर हटाने के दिन तक मानी जाएगी ।
- 3.12.2. निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अकार्य दिवसों को छोड़ दिया जाएगा ।
- 3.12.3. भंडारण प्रभार उस अवधि, जिसके दौरान सीसीटीएल प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध करने पर कंटेनरों की सुपुर्दगी/पोतलदान करने की स्थिति में नहीं है, के लिए उपाजित नहीं होगा ।
- 3.12.4. पोतांतरण कंटेनर, जिसकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी में परिवर्तित की जाती है, को रियायती भंडारण प्रभार लाभ नहीं मिलेगा । ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार संगत आयात कंटेनर भंडारण प्रशुल्क के समरूप वसूल किया जाएगा ।
- 3.12.5. खतरनाक कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार जैसा ऊपर दिया गया है, संबंधित स्लैब के अधीन 25% अधिक होगा ।
- 3.12.6. पवन चक्की के बक्सों सहित सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार, ऊपर दिए गए संबंधित स्लैब के अधीन संबंधित कंटेनर द्वारा कब्जा किए गए स्थान की वास्तविक संख्या पर आधारित होगा ।
- 3.12.7. ऊपर खंड 1.21 में स्पष्ट किए गए के अनुसार, यदि मान्यता प्राप्त ग्राहक कार्यक्रम (एसीपी) के अधीन सुपुर्दगी के लिए अभिप्रेत बॉक्स टर्मिनल पर उनके उतरने के 3 दिनों के भीतर नहीं हटाए जाते हैं, तो इन बॉक्सों को नामोदिष्ट एसीपी आयात घट्टा क्षेत्र से सामान्य आयात घट्टा क्षेत्र में अंतरित कर दिया जाएगा, जिस मामले में यथा लागू अतिरिक्त उठाने/रखने और/अथवा अंतरण प्रभार प्रभार्य होगा ।
- 3.12.8. आईसीडी कंटेनरों के मामले में निर्धारित निःशुल्क अवधि और भंडारण तर्ज केवल रेल द्वारा आईसीडी से/तक जाने वाले कंटेनरों के आवागमन के लिए ही लागू होंगी ।
- 3.12.9. एलसीएल अथवा आईसीडी में बाद में परिवर्तित होने वाले सामान्य आयात कंटेनरों को स्थानीय एफसीएल कंटेनरों पर लागू निःशुल्क अवधि का लाभ मिलेगा ।
- 3.12.10. शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन, जब कंटेनर शटआउट हो गया है, के बाद वाले दिन से पोतलदान/सुपुर्दगी के दिन तक परिकलित की जाएगी ।
- 3.12.11. परित्यक्त एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनर पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतरने की तारीख से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :-

- (i) परेषिती किसी भी समय परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है ।
- (ii) अगर परेषिती परित्यक्त करने का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कंटेनर एजेंट/मेन लाइन आपरेटर (एमएलओ) इस शर्त के अधीन परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है कि;
- (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करेगा और या उसे वापस लेगा या पत्तन परिसर से हटाएगा; और
- (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा पुनः लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर उपार्जित सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा ।
- (iii) कंटेनर एजेंट/मेन लाइन आपरेटर (एमएलओ) आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और ढुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करेगा । निर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनके विफल रहने के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइन द्वारा आवश्यक कार्रवाई किए जाने तक लगाया जाता रहेगा ।
- (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जब्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने और ढुलाई और खाली करने की लागत का वहन किए जाने के अधीन सीमाशुल्क द्वारा कार्गो को निर्मुक्त करने की तारीख से भंडारण प्रभार लागू होना समाप्त हो जाएगा । अन्यथा जब्त कंटेनरों को लाइनों/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र तक हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाने की तारीख से लागू होना समाप्त हो जाएगा ।

3.12.12. निर्यात कंटेनरों के लिए स्थान पोत के साप्ताहिक आगमन के लिए 7 दिनों और पोत के सप्ताह में दो बार आगमन के लिए 5 दिनों के लिए आरक्षित होगा ।

3.12.13. विविध प्रभार

क्र०सं०	विवरण	प्रति कंटेनर दर (रुपए)		
		लंबाई में 20 फुट से अधिक नहीं	लंबाई में 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक	लंबाई में 40 फुट से अधिक
(i)	सील लगाना/हटाना	220.00	220.00	220.00
(ii)	कंटेनर यार्ड में उठाना/रखना	707.85	1061.78	1415.70
(iii)	टर्मिनल के भीतर अंतरण के लिए प्रभार	965.25	1447.88	1930.50
(iv)	पीओडी परिवर्तन	965.25	1447.88	1930.50
(v)	अतिरिक्त ढुलाई-टर्मिनल से रेल अथवा रेल से टर्मिनल/अतिरिक्त ढुलाई/परिवर्तन के लिए प्रभार	965.25	1447.88	1930.50
(vi)	कंटेनर की स्थिति की रेल से सड़क में अथवा विलोमतः परिवर्तन	965.25	1447.88	1930.50
(vii)	विशेष वीआईएन के लिए प्रवेशद्वार निर्धारित समय के बाद टर्मिनल में आने वाले निर्यात कंटेनरों के लिए प्रभार	965.25	1447.88	1930.50
(viii)	खतरनाक स्टिकर लगाना/हटाना(प्रति कंटेनर)	110.00	110.00	110.00
(ix)	प्रति कंटेनर एक द्वार खुलने का प्रभार	660.00	660.00	660.00
(x)	दस्तावेजों को रद्द करना-प्रति ईआईआर	110.00	110.00	110.00
(xi)	खतरनाक और सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना	3300.00	3300.00	3300.00
(xii)	ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	440.00	440.00	440.00
(xiii)	तम्बाकू के कंटेनरों का धूम्रपान	2200.00	2200.00	2200.00
(xiv)	टर्मिनल के भीतर बांधने के बीन्स की ढुलाई के लिए फोर्क लिफ्ट प्रभार (प्रति बीन बांधने के लिए)	110.00	110.00	110.00

- टिप्पणी : (i) रद्द करने का प्रभार तब लागू होता है, जब ग्राहकों के अनुरोध पर ईआईआर रद्द किया जाता है ।
- (ii) 'एक द्वार खुला' का प्रभार उस कंटेनर के प्रहस्तन के लिए है, जिसे केवल एक द्वार खोलने की ही अपेक्षा होती है और जब खोलना और बंद करना टर्मिनल में किया जाता है ।
- (iii) 'सील लगाना' टर्मिनल में रेल/सड़क/समुद्री मार्ग से उतार उचित बॉटल सील के बिना आने वाले प्रत्येक कंटेनर पर प्रवेश करने की अनुमति देने के पूर्व बॉटल सील लगाई जाएगी । इसे शिपिंग लाइन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा । ऐसे कंटेनरों, जिन पर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, की सूची लाइन को सूचित की जाएगी ।
- (iv) 'खतरनाक का स्टिकर लगाना/हटाना' आईएमसीओ श्रेणी दर्शाते हुए खतरनाक का स्टिकर खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले कंटेनर पर लगाया जाएगा । इसी प्रकार कंटेनर पर पुराने स्टिकरों को गैर-खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले कंटेनरों से हटा दिया जाएगा । दोनों मामले में, ग्राहक को टर्मिनल के भीतर उक्त कार्यकलाप करने के लिए सीसीटी को लिखित सूचना देनी होगी ।

- (v) 'ऑन-व्हील सीमाशुल्क निरीक्षण' किसी कंटेनर का 'ऑन व्हील' निरीक्षण ग्राहक के लिखित अनुरोध पर केवल नामांकित स्थान पर अनुमत्य होगा। कंटेनर के द्वार केवल सीमाशुल्क के पर्यवेक्षण में खोले जा सकते हैं। टर्मिनल के परिसर के भीतर यहां तक कि आंशिक रूप से भरने/खाली करने की अनुमति नहीं होगी।
- (vi) टर्मिनल से रेल साइडिंग तक अथवा रेल साइडिंग से टर्मिनल तक का अतिरिक्त आवागमन सीसीटी द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनर के लिए लागू होगा।
- (vii) खतरनाक कंटेनर की घोषणा नहीं करना/गलत घोषणा करना - ग्राहक को आईएमसीडी नियमों के अनुसार खतरनाक प्रकृति के कार्गो की घोषणा और सीसीटी को खतरनाक कार्गो के संगत ब्योरे प्रस्तुत करने होते हैं। उपरोक्त प्रभार केवल कंटेनर की खतरनाक प्रकृति की घोषणा नहीं करने/गलत घोषणा करने के लिए है।
- तथापि, गलत घोषणा के अथवा घोषणा नहीं करने से उत्पन्न परिणाम के लिए देयता और लागत ग्राहक द्वारा वहन की जाएगी।

3.13. कंटेनर बर्थ के साथ-साथ लगे जहाज को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार

	विदेशगामी पोत अमरीकी डॉलर	तटीय पोत रुपए
प्रति 1000 लीटर अथवा उसके भाग के लिए	7.47	313.74

3.14. पोत पर कूड़ा-कचरा हटाने के लिए प्रभार

	रुपए
प्रति 1/2 घनमीटर बोरी	257.40

4. सीएफएस पर लगाए जाने योग्य प्रभार

4.1. भंडारण प्रभार

अवधि प्रति दिन अथवा उसके भाग के	लिए प्रति टन अथवा उसका भाग
पहले 3 दिन	निःशुल्क
4-10 दिन	27.50
11 दिन-20 दिन	55.00
21 दिन-30 दिन	82.50
उसके बाद	110.00

टिप्पणी: निःशुल्क अवधि के परिकलन के लिए रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के अकार्य दिवसों को छोड़ दिया जाएगा।

- 4.2. वाहन से कूड़ाई/में लदान के लिए प्रभार प्रति टन अथवा उसके भाग के लिए 38.50/- रुपए।
- 4.3. ग्राहक के अनुरोध पर फोर्क लिफ्ट प्रभार 192.50/- रुपए प्रति एमटी।
- 4.4. ग्राहक के अनुरोध पर पैकिंग/पैकिंग खोलने का प्रभार प्रति पैकेज 55/- रुपए।
- 4.5. भरने के लिए कार्गो की प्राप्ति हेतु स्वीकृति और लेबल लगाने का प्रभार 27.50/- रुपए प्रति एमटी।
- 4.6. प्रति परेषण प्रलेखीकरण प्रभार 55/- रुपए।
- 4.7. पिलेटाइजेशन/डिपिलेटाइजेशन प्रति पिलेट 110/- रुपए।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 30th June, 2008

No. TAMP/45/2007-CCTL.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the review application of the Chennai Container Terminal Limited for review of the Order dated 28th March, 2007 as in the Order appended hereto.

Case No. TAMP/45/2007-CCTL

The Chennai Container Terminal Private Limited

Applicant

ORDER

(Passed in the 19th day of June 2008)

This case relates to an application dated 7 June, 2007 received from the Chennai Container Terminal Private Limited (CCTL) for review of its tariff approved in March, 2007.

2.1. This Authority had passed an Order on 28 March 2007 disposing of the proposal from the CCTL for general review of its Scale of Rates (SOR). The Order was notified in the Gazette of India on 18 April 2007. The approved SOR has come into effect from 17 May 2007.

2.2. At the time of general review of the SOR of CCTL in March 2007, the estimated financial/ cost position for the 3 calendar years viz., 2007 to 2009 showed a surplus of 1.89% and 1.80% for the years 2007 and 2008 respectively and a deficit of 12.53% for the year 2009. The deficit for the year 2009 was purely on account of the anticipated diversion of traffic to the second terminal (to be) commissioned at CHPT by 2009. Since the position about the second terminal will be clear only by the later part of 2008, this Authority maintained a status quo in the tariff level for the years 2007 and 2008 and decided to consider any tariff adjustment for the year 2009 at a later stage.

3.1. With reference to the said tariff Order, the CCTL vide its letter dated 7 June 2007 has filed an application for review of its tariff, based on the following points:

- (i). Return on Capital Employed to be considered at 16% instead of 15%.
- (ii). Inflation rate for the expenditure projections to be considered at 5.4% instead of 5%.
- (iii). Exchange rate of Rs.41.73 per US\$ to be considered for tariff fixation instead of Rs.44.18 per US\$.
- (iv). Efficiency gains.
- (v). Terminal value.
- (vi). (a). Consideration of Sundry debtors in the working capital.
(b). Consideration of prepayments to the CHPT towards rent and royalty in the Working Capital.
- (vii). Charges prescribed for Bonded Trucking may be denotified.
- (viii). Introduction of performance linked incentive scheme.
- (ix). Introduction of a volume rebate scheme.
- (x). Submission of annual accounts through CHPT.

3.2. Based on the above submissions, the CCTL has worked out a deficit position in all the three years, and has asked for an increase of 14% in tariff over the three-year period 2007 to 2009. The CCTL has also requested to consider an interim relief by giving a hike of 7.50% with an option of coming for a review prior to the end of tariff cycle incase there is drop in volumes.

[The average net deficit as a percentage of operating income for the three year period as per the cost statement furnished by CCTL works out to 10.68%.]

3.3. As stipulated in Clause 3.3.1. of the revised tariff guidelines, application for review of a tariff Order can be entertained provided such an application is filed within 30 days of the notification in the Gazette of India. The CCTL Order was notified on 18.4.2007 and the CCTL filed the review application on 7.6.2007. In the interest of a good Order the CCTL review application was entertained, though there was a delay in submission of the review application by CCTL.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the review application of the CCTL was forwarded to CHPT and also to the concerned user organisations for their comments.

5. The comments of the user organisations were forwarded to the CCTL as feed back information. We have not received response of CCTL in this regard.

6.1. We have vide our letter dated 16 May 2008 requested the CCTL and the CHPT to furnish additional information / clarifications. The CCTL vide its letter dated 19 May 2008 has responded. The additional information/ clarifications sought by us and the response of CCTL are tabulated below:

Sr. No.	Information/ clarification sought by us	Response of CCTL
(i).	<p><u>Terminal Value:</u></p> <p>(a). The discounted terminal value receivable by CCTL as per the License Agreement (LA) considered in the Order dated 28 March 2007 includes discounted estimated residual value of the fixed assets as at the end of the 30 year license period. The residual value of fixed assets amounting to Rs. 59.90 Crores as at the end of the license period was taken from the 30 year statement furnished by CCTL at the time of fixation of its tariff in the year 2002.</p> <p>(b). The CCTL has brought out a new fact that it would not receive any compensation for assets having residual life of less than five years as per Article 13.06(C) of the License Agreement between the Chennai Port Trust (CHPT) and CCTL.</p> <p>(c). The CCTL to furnish a detailed analysis of investment to be made in the fixed assets during the concession period based on the 30 year statement earlier furnished by CCTL. The analysis should bring out the residual value and life of various categories of fixed assets that would be available at the end of the concession period.</p>	<p>The 30 year statement furnished by CCTL included fixed assets which had been acquired during the later half of the concession and had residual life of less than five years. In the existing tariff cycle all assets deployed and proposed to be deployed while rendering services would have completed its useful life at the end of the concession and hence not considered for the purpose of arriving at the terminal value.</p> <p>The CCTL in its letter dated 26 October 2006 had brought out this fact.</p> <p>The investments proposed to be made for future period cannot be considered for adjusting the residual value in this tariff cycle. Also, as per the matching concept in normal accounting principles, the future investments and associated residual value computation is not relevant in the existing tariff cycle. Thus, the analysis requested by this Authority does not have any relevance in fixation of tariff for the proposed cycle. It is also requested that the prevailing exchange rate of US\$ may be considered to arrive at the residual value computation.</p>
(ii).	<p><u>Efficiency gain:</u></p> <p>(a). Clause 2.4.1. of the revised tariff guidelines stipulates that the benchmark for efficiency will be the actual cost reduction</p>	<p>Clause 2.4.1 of the guidelines considers 'actual costs' and do not require differentiation of the costs into fixed and variable costs. The intent of</p>

<p>achieved due to efficiency improvement in the previous tariff cycle. 50% of such cost reduction has to be considered for estimating the relevant expenditure while fixing tariff for the succeeding tariff validity period. The claim of the CCTL for efficiency gain is based on the comparison between the average unit variable cost for the years 2004 and 2005 with that of the year 2003. This approach adopted by CCTL does not appear to satisfy the stipulation made in Clause 2.4.1. of the revised tariff guidelines.</p> <p>(b). It is also not established by CCTL that the effect of efficiency improvement has reduced the estimated cost of relevant items of expenditure for the years 2007, 2008 and 2009 considered in the tariff revision exercise. In fact, the CCTL had estimated relevant items of expenditure for the years 2007 to 2009 by applying the escalation factor taking the year 2006 as base. The benefit of efficiency improvement to be available to the users during the tariff validity cycle upto the year 2009 may have to be assured by CCTL upfront.</p> <p>(c). In this backdrop, the CCTL to furnish an analysis with workings showing a comparison of the relevant items of actual variable cost incurred during the period 2004 and 2005 (covered by tariff Order dated 4 May 2004) with the corresponding relevant items of actual variable cost incurred during the years 2002 and 2003 (covered by Tariff Order dated 6 March 2002). If any cost reduction in the relevant items of variable cost emerges, 50% of such cost reduction to be accounted for in</p>	<p>the guideline is to provide the benefit of 'efficiency improvement' including handling of higher volumes. CCTL has managed to handle higher volumes through efficient use of available resources and achieving higher capacity utilisation. The average of past performance reflects in the cost estimates, which are at actual and have been already provided to TAMP. Thus the efficiency gain computation provided by CCTL earlier is in line with the guidelines.</p> <p>As indicated by the Authority to separate the cost reduction achieved due to improvement in efficiency and due to other factors, the CCTL separated the fixed costs and variable costs and also furnished the unit cost per unit over the years, which clearly demonstrates the reduction in variable cost per unit. Reduction in unit variable cost is not possible without improvement in efficiency and productivity. Hence, the claim of CCTL of Rs.129/- per TEU as their share of efficiency gain is accurate and is in line with Clause 2.4.1 of the revised tariff guidelines.</p> <p>It has been clearly established that the variable cost has reduced from Rs.365/- per TEU in the year 2003 to Rs.256/- per TEU during the years 2004 and 2005. CCTL is of the view that no justification is required to demonstrate that the cost reduction is on account of efficiency improvement as per the guidelines.</p> <p>The revised operating cost of 2006 has been considered as a base to work out the cost estimates for 2007 to 2009. This has resulted in significantly lower variable cost as compared to the variable cost in previous tariff cycle duly adjusted for inflation factor. Thus, the actual benefit of cost reduction has already been passed on to the trade. The claim for efficiency gains due to the terminal operator for the previous cycle is proposed to be recovered from the trade in the existing cycle as per the guidelines.</p> <p>The actual costs working for the year 2002 has been updated. Infact, based on the average variable cost per unit for 2002 and 2003 as compared to 2004 and 2005, the efficiency gains are higher at Rs.137/- per TEU as compared to the CCTL's earlier claim of Rs.129/- per TEU. It is requested that appropriate efficiency gains may be considered as per the spirit of the guidelines.</p> <p>The guideline 2.4.1 does not specifically require the details of method in which the terminal</p>
---	---

<p>the estimations of corresponding relevant items of variable cost projected for the years 2007, 2008 and 2009. The estimates of relevant items of variable cost furnished by CCTL for review of its tariff vide Order dated 28 March 2007 to be suitably modified.</p>	<p>operator achieves the cost reductions. Hence the details of specific item of cost reduction is not submitted.</p> <p>CCTL has managed to reduce the unit cost of operation inspite of inflation. This direct benefit in terms of tariff is passed on to the users. It is requested that appropriate efficiency gains may be considered as per the spirit of the guidelines.</p>
--	--

6.2. The CHPT has not furnished additional information/ clarification sought by us till the finalisation of the case.

7. A joint hearing on the case in reference was held on 28 January 2008 at the CHPT premises. During the joint hearing, the CCTL and some of the user organisations made their submissions. As agreed in the joint hearing, an officer level meeting was held on 25 February 2008 when CCTL explained its calculation on efficiency gain.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

9. It is noteworthy that the cost analysis contained in the earlier tariff order of March, 2007 was based on the general practice adopted by this Authority to decide the tariff cases. Some of the issues raised by CCTL in this proceeding are found to be pertinent which may call for fresh look at the practice followed so far. The Authority deliberated on these issues in detail and decided to modify the existing practice as discussed in the succeeding paragraphs. For instance, it may be necessary to modify the approach on considering WPI, ROCE and rate of foreign-exchange when these parameters undergo a change before implementation of the approved tariff. Henceforth this approach will be adopted in similarly placed situations arising in tariff cases.

10. The various points on which the CCTL has sought review of the earlier Order are analysed taking into consideration the totality of the information collected during the proceedings:

(i). **Return on Capital Employed:**

Points made by CCTL in its review application with reference to paragraph No.14 (ix) of tariff Order of March 2007

As per Clause 2.9.2 of the revised guidelines, this Authority is required to review the rate of ROCE in April every year, in light of changes in key parameters. Accordingly the review of the existing rate of ROCE was undertaken by this Authority based on the updated value of concerned parameters obtained from CRISIL Advisory Services. Vide notification No. TAMP/27/2005-Misc dated 15 May 2007 the revised ROCE has been fixed at 16% for cases decided in the financial year 2007 – 08. The order on the proposal sent by CCTL has been notified in the official gazette on 17th April 2007. By this notification (No. TAMP/21/2006-CCTL, this Authority has disposed of CCTL proposal for revision of the Scale of Rates. The order was communicated to CCTL on 19th April 2007, and has been stated to come into effect on 18th May 2007. Taking any or all of these parameters, it is well-settled that the matter was decided in the financial year 2007-08. The case was clearly decided in the financial year 2007-2008. Therefore, this Authority may make necessary correction in the consolidated income & cost statement forming part of the order to reflect the revised ROCE.

Analysis

Clause 2.9.2 of March 2005 tariff guidelines requires this Authority to review the rate of ROCE in April every year in the light of changes in the underlying parameters. Therefore, the rate of ROCE was reviewed in the beginning of the year 2007-08 in the light of changes in underlying key parameters and revised to 16% for the year 2007-08.

As a result, the ROCE has undergone a change due to change in the financial year, which occurred between the time of the Order i.e. 28 March 2007 and its implementation i.e. 17 May 2007. Since the revised tariff approved come into effect from the financial year 2007-08 and remain valid for a three-year period, it is appropriate to capture the parameters pertaining to the year 2007-08. That being so, the cost statements are redrawn by considering ROCE at 16% as applicable for the year 2007-08.

(ii). Inflation:

Points made by CCTL in its review application with reference to paragraph No.14 (iii) of tariff Order of March 2007

Clause 2.5.1 of the revised guidelines requires that the expenditure projections of the terminal operators should be in line with tariff adjusted for price fluctuations with reference to current movements of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by Government of India. Vide notification No. TAMP/27/2005-Misc dated 15 May 2007; the rate of 5.4% has been notified for all orders passed by this Authority during 2007 – 08. While the rate of increase in various component of costs submitted by CCTL would be significantly higher than 5.4%, and have justified the same in earlier submissions, this Authority had granted an increase in costs at only 5%. The newly notified rate be considered for revision and amendments of the estimates.

Analysis

Clause 2.5.1 of the tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operator should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government. Accordingly, escalation factor of 5.40% should be considered for the expenditure projections for the year 2007-08.

The annual escalation factor has undergone a change due to change in the financial year, which occurred between the time of Order i.e. 28 March 2007 and its notification i.e. 18 April 2007. Since the revised tariff approved came into effect from the financial year 2007-08 and will remain valid till the end of 2009, the expenditure projection should be made based on the annual escalation factor of 5.40% pertaining to the year 2007-08. That being so, the cost statements are redrawn by considering the escalation factor of 5.4% for estimation of expenditure.

(iii). Exchange Rate:

Points made by CCTL in its review application with reference to paragraph No.14 (vii) of tariff Order of March 2007

This Authority has applied an exchange rate of Rs.44.18 per US Dollar for the purpose of tariff fixation, against the exchange rate of Rs.41.73 per US\$ as on 17 April 2007. In fact the exchange rate has fallen below Rs.41 per US\$ since the last one month. In view of this, it is requested that this Authority apply the correct exchange rate prevailing on date of disposal of the case. An exchange rate of Rs.41 per USD has been considered in the rectification application.

Analysis

The submission of CCTL is to be viewed in the backdrop of significant change in the exchange rate that had taken place between the time of Order i.e. 28 March 2007 and the notification of the Order i.e. 18 April 2007. Since the CCTL tariff Order was notified on 18 April 2007, the exchange rate of Rs.42 as was prevailing on the date of notification is considered and the income estimates are reworked accordingly.

It is to be mentioned here that the exchange rate has crossed the level of Rs.42 per US \$ as of now. Since estimates for 3 years are considered, it is expected that short term fluctuations in exchange rate may get evened out over the period of 3 years. In any case, the actual income realized by the CCTL during the current tariff validity period including on account of dollar denominated tariff will be reckoned with at the time of the next tariff revision in terms of Clause 2.13 of the guidelines.

(iv).

Terminal Value:

Points made by CCTL in its review application with reference to paragraph No.14 (v) (o) of tariff Order of March 2007

This Authority has continued with the values considered in the earlier order. The revised working provided by CCTL is not considered. This Authority has indicated that this issue has adequately been dealt in the earlier orders of this Authority and there is no reason for deviating from the earlier approach. This Authority should recognize that the payment towards moveable assets due for at the end of 30 years cannot be ascertained at this point of time.

None of the existing as well as assets proposed to be added during the period upto 2009 will have any residual value at the end of the licence period. It may also be noted that as per article 13.06 (c) of the licence agreement, CCTL will in any case not receive any compensation for equipment having residual life of less than 5 years. Any residual value should only be dealt with at the time such assets come into existence. At present, as explained above, all assets would have completed its prescribed life before the expiry of the licence agreement and no compensation accrue for such assets. Hence any adjustment for terminal value can be considered only when assets, which will have remaining life at the end of the licence period, come into existence and this depreciation is allowed. Since at present no assets are either available or proposed, no terminal value can be considered for such assets.

Though CCTL does not dispute the methodology recommended by this Authority for this computation, the values considered for this computation should only be US\$ 1 Million, which is the terminal value payable by the CHPT at the end of the license period.

Analysis

- (i). CCTL has acknowledged that it has no dispute over the methodology adopted in determining the annualised terminal value. However, the argument of CCTL is that the existing assets and the assets proposed to be added during the current tariff validity period upto 2009 will not have any residual value at the end of 30th year of the license period.
- (ii). The discounted terminal value receivable by CCTL considered in the Order dated 28 March 2007 includes discounted estimated residual value of the assets as at the end of the 30 year license period. It may be recalled that the residual value of assets amounting to Rs.59.90 Crore as at the end of the license period was taken from the statement furnished by CCTL at the time of fixation of tariff in the year 2002. This receipt was annualized over the entire project life by discounting it at appropriate discount rate.

- (iii). If the contention of the CCTL that it would not be left with any assets with a residual life of more than 5 years at the end of the concession period is correct, then there would not be any compensation on this account payable by the landlord port (CHPT) to the CCTL. It is noteworthy that the terminal value at the end of the 30th year as far as the equipment is concerned depends on the value determined by an independent valuer on the basis of replacement cost less depreciation as stipulated in Article 13.12 of the LA.
- (iv). As per the concession agreement, the purchase of equipment by the Port Trust is optional and the licensor can take over equipment with residual life of less than 5 years without any compensation. In case of other equipment, value is to be determined by independent valuer on net replacement cost. From the earlier analysis furnished by CCTL, it could not be ascertained whether all the equipment considered would have residual value more than 5 years at the end of the concession period. Further, the analysis was based on historic cost whereas the CCTL may get higher compensation at replacement cost. It is, therefore, found that the balance of convenience would be to consider the terminal value in the last 2 or 3 tariff cycles of CCTL when the position may become clearer. Consequently, the position maintained in the Order of March 2007 needs to be reviewed by excluding terminal value in this regard. Notwithstanding such review, the position maintained prior to the year 2007 in the earlier tariff Orders are not altered and credit may be given to the amount considered prior to 2007, when the terminal value of equipment is considered in tariff computation at the later stage.

(v). **Consideration of Sundry debtors and prepayments in the working capital:**

Points made by CCTL in its review application with reference to paragraph No.14 (v) (u) (i) & (ii) of tariff Order of March 2007

As per clause 2.9.9 of tariff guidelines TAMP may allow working capital on examination of its reasonableness. In addition, the guideline specifies upper limit of two months in case of estates dues and railway terminal charges. This Authority has incorrectly interpreted the guidelines by assuming that all business should have no debtors at any point of time. Even if the payment terms are immediate, there is a cycle time up to 5-7 days in raising the invoice and another 7 days by the shipping lines for making the payment. In view of that the amount claimed by CCTL as 12 days is fairly reasonable. Hence this Authority is requested to allow at least 12 days annual revenue as sundry debtors.

The prepayments considered by CCTL have not been taken into account for the purpose of assessment of working capital, since the prepayment to the Port authorities towards the rent and royalty is not an item prescribed for consideration as working capital in the guidelines. Clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines clearly indicates that the list specified in the guidelines is an indicative one and unless TAMP believes that the prepayments to port are unjustifiably expanded it should be considered in the computation of capital employed.

Analysis

- (i). Clause 2.9.9. of the tariff guidelines deals with admissibility of working capital which includes Sundry Debtors. The CCTL does not operate the railway facility and, therefore, no amount is payable to it by Railways towards Terminal charges. However, clause 2.9.9 the guideline permits the Authority to examine the reasonableness of various items of Working Capital. Therefore, the estimated Sundry Debtors claimed by CCTL has been reviewed to find out such debtors arising due to inevitable and mandatory transactions.

- (ii). The request of the CCTL to consider Sundry Debtors as an item of current asset is based on the time taken to bill for the services rendered by the operator and the time reportedly taken by the Shipping Lines to make the payment. But, CEP SAA has stated that Shipping Lines are required to maintain advance with CCTL.
- (iii). It is noteworthy that in the proceedings before the Authority relating to the representations made by the port user organisations for waiver of charge on containers, which could not be cleared during the strike period at CCTL (Order dated 30 September 2004), the CCTL confirmed that it maintains Deposit accounts of the users. This shows that CCTL realizes money in advance from the port users and there may not be any occasion for port charges outstanding with the users even for a day.

In view of the above position the question of allowing 12 days annual revenue as sundry debtors does not appear to arise.

- (iv). As per Article 5.02 (d) of the LA entered between CCTL and CHPT the royalty is payable by CCTL to CHPT on monthly basis in advance for each month for a minimum guaranteed throughput of 5 lakhs TEUs per annum. Likewise, the CCTL is required to pay the lease rent for the lands allotted to it in advance every year as stipulated in Article 5.04 (a) of the LA.

Since the above said advance payments are governed by LA provisions there is a case to consider such pre-payments as part of working capital for the purpose of allowing return.

The CCTL has claimed an amount of around Rs. 1150 lakhs each for the years 2007 to 2009 as the monthly Royalty pre-payment to CHPT. On scrutiny of the claim of the CCTL, it appears that the amount of Rs. 1150 lakhs is estimated income arising out of minimum guaranteed throughput of 41667 TEUs per month. Therefore, the claim does not appear to be correct for the reason that only royalty at the permissible level of estimated operating income can be the pre-payment.

The permissible level of the estimated operating income for 5 lakh TEUs per annum is considered as pre-payment on monthly basis as working capital for all the years under consideration for the purpose of allowing return. The Royalty pre-payment works out to Rs. 281.32 lakhs, Rs. 280.45 lakhs and Rs. 279.74 lakhs for the years 2007 to 2009, respectively.

The CCTL had furnished an estimate of Rs.881.59 lakhs each for the years upto 2009 towards payment of lease rental to the CHPT which was accepted by this Authority in March 2007 Order. However, the CCTL has considered an amount of Rs. 725 lakhs each for the year 2007 to 2009 as pre-payment towards lease rent to CHPT. The advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end of the entire advance is adjusted. That being so, the average of the pre-payment at 50% of Rs. 725 lakhs at Rs. 362.50 lakhs is considered as part of Working Capital for each of the year 2007 to 2009 for the purpose of allowing return.

(vi). **Bonded Trucking:**

Points made by CCTL in its review application with reference to paragraph No.14 (xxiv) of Tariff Order of March 2007

TAMP is an Authority constituted under the provisions of the Major Port Trusts Act 1963. Under the provisions of the MPT Act, the major ports or other persons authorized under the Act can undertake services falling under sec 42 (1) of the Act. It is only these services that TAMP is required or empowered to fix tariff for. In this

instance, the bonded trucking service offered to the customers of CCTL to facilitate transportation outside the port area is not within the ambit of the Major Port Trust Act, and accordingly outside the realms and scope of Tariff Regulation under the Act.

The reasoning given by this Authority in the order essentially summarizes the need for notifying the tariff on account of:

- (i). Uncertainty on the ability of CCTL to provide the service since it is special purpose vehicle
- (ii). Request from CHPT
- (iii). Request from trade

There is no bar against CCTL from providing a service other than those mentioned under section 42 of MPT Act, and the same does not need tariff notification. It is surprising that the trade, which could only benefit from this service being outside TAMP regulation, is stated to have opposed CCTL stand. In any event and in the alternative, a request from CHPT or Trade should not be the reason for notifying the tariff. Since notification of tariff for this service is not required under the MPT Act, the rate may be de-notified.

Analysis

The CCTL offers the bonded trucking service to its customers to facilitate transportation outside the port area. The CCTL has maintained its position that it offers bonded trucking service for transportation "outside port area".

On review of the position, it appears that the function of transportation of goods under Customs bond as provided by CCTL is a normal function undertaken by any private clearing and forwarding agent. As such it may not be correct to classify this function as a mandatory service to be provided by the port trust or the private terminal operating thereat under Section 42 of the MPT Act. Just because the concessionaire provides a service to the users, it may not be correct to interpret that such services would automatically come under the regulatory oversight of this Authority. Therefore, Bonded Trucking service provided by CCTL may not come under the scope of Section 42. If the service is not covered under Section 42, a tariff levied on this account may not require approval of this Authority under Section 48 of the MPT Act.

In view of the above position, the rates notified for Bonded Trucking services under Sections 4.8 and 4.9 in the Scale of Rates of CCTL are deleted. The estimated income for the years 2007 to 2009 arising out of the bonded trucking services are excluded from the total estimated income for the relevant years. By way of abundant caution, it is to be mentioned that the decision to delete the relevant tariff item should not be construed as an incidental approval of this Authority to the service provided by CCTL. It is for the Licensing Authority i.e. CHPT to ensure that its Licencee is functioning within the scope of the licence granted by it.

- (vii). Non-payment by port users for delays beyond the reasonable level attributable to port:

Points made by CCTL in its review application with reference to paragraph No.14 (xvi) (b) of tariff Order of March 2007

- (a). Efficiency Linked Tariff Model

In spite of our submission, this Authority has incorporated necessary provisions for non-payment by port users for delays beyond reasonable level attributable to port. However in view of our submissions this Authority has requested CCTL to come up with a suitable efficiency linked tariff model with a built in penalty and reward scheme. CCTL has commenced discussions with customers. The customers are willing to consider reward cum penalty scheme. However the exact agreement will differ from

customer to customer depending on the size and nature of ship. In view of this, this Authority may incorporate the following in the scale of rates of CCTL.

"Based on mutual agreement reached between customers and CCTL over the minimum benchmark productivity levels, a performance linked incentive scheme will be applicable. The agreed efficiency linked incentive / penalty for non performance will not exceed + / - 10% of the published terminal handling charges."

(b). **Volume Rebate:**

(i). In view of forthcoming competitive scenario and in order to achieve the projected volumes, CCTL will be required to grant volume based rebate to its customers to protect the loss of volumes to competition.

(ii). The volume rebate proposed for 2007 – 2009 would be on the following basis:

- (a). Volume rebate will be applicable only on mainline vessels.
- (b). No volume rebate will be applicable on Transshipment and coastal boxes
- (c). Volume rebate will be applicable only if the non-transshipment, non-coastal volume of a particular customer crosses 100,000 TEUs in the relevant calendar year.
- (d). The volume rebate structure, if applicable as above, will be as enumerated below:

Annualized Throughput in TEUs (Excluding Transshipment & coastal Volume)		Qualifying Volume	% Rebate Applicable
From	To		
1	50,000	50,000	2%
50,001	75,000	25,000	4%
75,001	100,000	25,000	5%
100,001	125,000	25,000	7%
125,001	150,000	25,000	8%
150,001	175,000	25,000	9%
175,001	Above	In excess of 150,000	10%

This Authority may incorporate the above rebate structure in the scale of rates.

- (ii). Based on mutual agreement reached between customers and CCTL a volume rebate structure could be agreed whereby the maximum rebate will not exceed 10% of the published terminal handling charges.

Analysis

- (a). The complete details of the discussion the CCTL reported to have had with the users are not made available to this Authority. We do not have the benefit of the views of CCTL on the objection raised by SCI for the proposed incentive scheme. As rightly pointed out by CHPT, CCTL has not furnished the basis for the said scheme. Prima facie, this Authority is not in a position to endorse a scheme permitting unguided discretion to the CCTL to set the productivity benchmarks on case to case basis. It is necessary for this Authority to ensure that all similarly placed customers should be treated in a non-discriminatory manner. Though this Authority encourages the concept of

efficiency linked tariff arrangement, the datum for measuring efficiency should also be fixed upfront by this Authority.

- (b). The proposed new volume rebate scheme excludes coastal and transshipment volume; and, the users oppose the restriction of the scheme to mainline vessels. As brought out earlier, the CCTL has not responded to the comments of the users generally on the review application and particularly on the objections raised by CEPsAA on the proposed volume discount scheme. The financial implications of introducing the volume discount scheme have not been brought out by CCTL.

The performance linked incentive scheme and the volume rebate scheme are new proposals. Clause 3.3.1 of the revised tariff guidelines authorises this Authority to entertain review application for review of a tariff Order to the limited extent of errors apparent on the face of records considered in the relevant proceedings. A review route may not be taken to require this Authority to approve new proposals. Therefore, the CCTL is advised to come up separately with transparent and non-discriminatory proposals for efficiency linked tariff model with built-in penalty and reward scheme and volume discount scheme, if it so desires.

(viii). **Submission of Annual Accounts:**

Points made by CCTL in its review application with reference to paragraph No.15.4 of tariff Order of March 2007

It has been stated that CCTL is required to furnish to this Authority through CHPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. While there are no provisions requiring CCTL to submit audited accounts every year, CCTL is agreeable to submit the audited accounts for the respective financial year on completion of Audit. However, CCTL will furnish the accounts to TAMP directly and not through CHPT as the license agreement does not require CCTL to submit the annual accounts to CHPT. CHPT is conducting regular audits for revenue and investments, for which CCTL is giving them the required details along with the extracts of the relevant portions of audited accounts. Hence the conditionality of furnishing the accounts through CHPT as well as the time limit of 60 days for submission of accounts to TAMP may be removed and change it to submission of accounts as soon as the same is audited.

Analysis

Considering the position that CCTL as a private terminal operator can directly approach this Authority, this Authority is inclined to accede to the request of CCTL and deletes the words "through CHPT" contained in the last paragraph of the Order dated 28 March 2007.

However, acceding the ibid request of CCTL to directly submit its audited annual accounts to this Authority will in no way override the obligation(s) of CCTL towards CHPT under the License Agreement, in this regard.

(ix). **Efficiency gains:**

Points made by CCTL in its review application with reference to paragraph No. 14 (v)(e)(i)(b)) of tariff Order of March 2007

Each cost group has been separated into fixed and variable cost to demonstrate that the cost reduction has arisen on account of efficiency gains. Per unit cost reduction in variable cost is only due to improved efficiency of the terminal. The Authority is requested to consider the efficiency gain as per tariff guidelines while arriving at tariff for this tariff cycle, which was omitted in the earlier calculations.

(In the revised workings furnished by CCTL, it has made a claim of Rs. 68 per TEU (50% of Rs. 136/- per TEU) vis-à-vis its earlier claim of Rs. 64 per TEU)
The working furnished by CCTL to claim the efficiency gain of Rs. 68/- per TEU is summarized in the following table:

Sr. No.	Particulars	2002	2003	2004*	2005**
1	Traffic (TEUs)	395952	492777	599980	700107
2.	Variable Cost (Rs. in Lakhs)				
(a).	Contract Labour / Casual	125	149	122	134
(b).	Equipment Running Cost	525	850	735	993
(c).	Equipment hire	504	397	542	553
(d).	Equipment hire – ABG RTGs	357	406	-	-
3.	Total variable cost	1511	1802	1399	1680
4.	Per TEU Variable Cost	381	366	233	240
5.	Average cost per TEU	373		237	
6.	Total Efficiency gain per TEU	373 – 237 = Rs. 136 per TEU			
7.	CCTL Share of efficiency gain (50%)	Rs. 68/- TEU			

* 2004 variable cost is de-escalated by 5%.

** 2005 variable cost is de-escalated twice by 5% each.

Analysis

- (i). Clause 2.4.1 of the revised tariff guidelines stipulates that the benchmark for efficiency will be the actual cost reduction achieved due to efficiency improvement in the previous tariff cycle. 50% of such cost reduction has to be considered for estimating the relevant expenditure while fixing tariff for the succeeding tariff validity period.
- (ii). The earlier claim of CCTL for efficiency gain was based on average improvement made during the year 2004 and 2005 with reference to the year 2003. This approach was not found to be in line with the prescription contained in the revised tariff guidelines at clause 2.4.1. The said guideline requires a comparison to be made of the cost reduction achieved in the immediately preceding tariff cycle with that of the tariff cycle, which preceded it. Accordingly the CCTL has to compare the relevant items of cost incurred during the period 2004 and 2005 (covered by tariff Order dated 4 May 2004) with the corresponding relevant items of actual cost incurred during the period 2002 and 2003 (covered by tariff Order dated 6 March 2002) is required to be made.
- (iii). When the above-mentioned position was brought to its notice, the CCTL has worked out a cost reduction of Rs.136 per TEU and thus has revised its claim for its share of efficiency gain to Rs.68/- per TEU from Rs.64/- per TEU. The CCTL has identified four items of cost. The average of the aggregate of the cost for the years 2004 and 2005 and the average of the aggregate of the cost for the years 2002 and 2003 have been worked out and 50% of the difference between the average aggregate cost is claimed as Efficiency gain.
- (iv). While doing so, the CCTL has not accounted for the reduction reported to have been achieved in the estimation of individual items of relevant variable cost for the years 2007 to 2009. The illustration under Clause 2.4.1 of the tariff guidelines clarifies the methodology for estimation and accountal of efficiency gain in the future estimates.
- (v). The following cost items have been considered by the CCTL for computation of Efficiency gain:
 - (a). Contract labour / casual labour cost
 - (b). Equipment running cost
 - (c). Equipment hire cost
 - (d). Equipment hire – ABG RTGs

On an analysis of each of these items, the following position emerges:

(a). Contract labour / casual labour cost:

The contract labour/ casual labour cost forms part of "Other Expenses". The CCTL has confined the computation of efficiency gain to the contract/ casual labour cost. The items considered by CCTL under Contract/ Casual Labour Cost are as follows:

- (i). Labour charges for lashing
- (ii). CFS Labour
- (iii). Gate Survey Labour

The CCTL has reported an expenditure of Rs.125 lakhs and Rs.149 lakhs under these relevant heads for the years 2002 and 2003 respectively. Since, the breakup for these figures in terms of the above said three items of cost are not available in the earlier records, the position reported by CCTL is relied upon.

The per TEU contract labour/ casual labour cost may be relevant yardstick for measurement of cost reduction. The reduction in the per TEU cost during the years 2004 and 2005 as compared to the years 2002 and 2003 is shown in the following table:

Sr. No.	Particulars	2002	2003	2004	2005	2006
(i).	Traffic (in TEUs)	395952	492777	599980	700107	829307
(ii).	Contract/ Casual Labour cost (Rs. in Lakhs)	125	149	122*	134**	167***
(iii).	Per TEU cost (in Rs.)	31.57	30.24	20.33	19.14	20.16
(iv).	Average per TEU cost	30.90		19.74		20.16
(v).	Cost reduction per TEU (in Rs.) (Rs.30.90 – Rs.19.74)	-		11.16		-

* 2004 contract/ casual labour cost is de-escalated by 5% to bring it to the level of 2003.

** 2005 contract/ casual labour cost is de-escalated twice by 5% each to bring it to the level of 2003.

*** 2006 contract/ casual labour cost is de-escalated thrice by 5% each, to bring it to the level of 2003.

As can be seen from the above table, the average per TEU cost of Rs.30.90 relevant for the years 2002 and 2003 has come down to Rs.19.74 during 2004 and 2005. The per TEU cost at this level of Rs.19.74 has been more or less appears to have been maintained during the year 2006. Therefore, the claim of the operator towards efficiency in this item of expenditure is accepted. 50% of Rs.11.16 per TEU in the actual contract labour cost is factored in the relevant item of cost for the year 2006. Based on the adjusted contract labour cost for the year 2006, the estimates for the years 2007 to 2009 are recast.

(b). Equipment running cost:

The equipment running cost comprises of Power cost, fuel cost and repairs & maintenance cost. The CCTL has considered variable power cost and fuel cost in its computation. The position relating to power cost and fuel cost are discussed below:

Power Cost:

The CCTL has reported Rs.525 lakhs and Rs.850 lakhs for the years 2002 and 2003 respectively towards equipment running cost, which are the aggregate of variable power and fuel cost.

The variable power cost for the years 2002 and 2003 are Rs.231.72 lakhs and Rs.415.74 lakhs respectively. Considering a rate of Rs.5 per unit reported by CCTL earlier vide its letter dated 6 February 2004, the units consumed per TEU work out to 11.70 and 16.87 units respectively; and, the average is 14.29 units per TEU.

With reference to the years 2004 and 2005, the CCTL has earlier reported electricity consumption at 8.64 units and 7.38 units respectively. The average works out to 8.01 units as against 14.29 units for the year 2002 and 2003. Since there is reduction in electricity consumption per TEU, the claim of CCTL for efficiency in this regard is accepted. Unit electricity consumption of 7.38 units was maintained in the future estimates for the years 2007 to 2009 as considered in the Tariff Order of March 2007.

Fuel Cost:

The variable fuel cost for the years 2002 and 2003 are Rs.302.47 lakhs and Rs.434.01 lakhs respectively. Considering the unit rate of Rs.19.24 and Rs.19.95 per litre reported by CCTL earlier in its workings, the fuel consumed per TEU works out to 3.97 and 4.42 litres respectively; and, the average is 4.195 litres per TEU as against this, the average for 2004 & 2005 works out to 3.60 litres.

Comparing the average fuel consumption of 3.60 per TEU with the average consumption of 4.20 litres for the year 2002 and 2003, it appears that there is a reduction to the tune of 0.60 litres in the fuel consumption per TEU. That being so, the claim of CCTL for achievement of efficiency in this regard requires to be admitted. The per TEU fuel consumption of 3.70 units as reported by CCTL was considered by this Authority in the Order of March 2007. Therefore, the estimated fuel consumption cost considered in the Order of March 2007 is modified with reference to the base consumption of 3.90 litres.

(c). Equipment hire cost:

The variable equipment hire charges relate to hiring of Inter Terminal Vehicle (ITV). The CCTL has reported an amount of Rs.504 lakhs and Rs.397 lakhs for the years 2002 and 2003 respectively. The equipment hire formed part of "Other Expenses" in the Cost statement of the tariff Order of May 2004. The reported expenditure towards equipment hire was Rs.647.20 lakhs and Rs.453.94 lakhs. In the absence of details for the fixed and the variable component for the equipment hire charges included in Other Expenses, the position reported by CCTL is relied upon.

Considering a traffic of 395952 TEUs and 492777 TEUs for the years 2002 and 2003 respectively, the per TEU cost works out to Rs.127.29 and Rs.80.56 respectively and the average is Rs.103.93.

The reduction in the per TEU cost during the years 2004 and 2005 as compared to the years 2002 and 2003 is shown in the following table:

Sr. No.	Particulars	2002	2003	2004	2005	2006
(i).	Traffic (in TEUs)	395952	492777	599980	700107	829307
(ii).	ITV Variable Cost (Rs. in Lakhs)	504	397	541.48*	549.70**	632.81***
(iii).	Per TEU cost (in Rs.)	127.29	80.56	90.25	78.52	76.31
(iv).	Average per TEU cost	103.93		84.39		76.31
(v).	Cost reduction per TEU (in Rs.)	-		19.54		-
	(Rs. 103.93— Rs.84.39)					

* 2004 equipment hire is de-escalated by 5% to bring it to the level of 2003.

** 2005 equipment hire is de-escalated twice by 5% each to bring it to the level of 2003.

*** 2006 equipment hire is de-escalated thrice by 5% each, to bring it to the level of 2003.

As can be seen from the above table, the average per TEU cost of Rs.103.93 relevant for the years 2002 and 2003 has come down to the average level of Rs.84.39 during 2004 and 2005. The per TEU cost at this level of Rs.84.39 has reduced further to Rs.76.31 per TEU during the year 2006. That being so, the claim of CCTL in this regard, deserves to be admitted. 50% of Rs.19.54 per TEU is added to in the actual equipment hire charges for the year 2006. Based on the adjusted equipment hire charges for the year 2006, the estimates for the years 2007 to 2009 are recast.

(d). Equipment hire – ABG RTG's:

The CCTL has considered an amount of Rs.357 lakhs and Rs.406 lakhs for the years 2002 and 2003 in its computation of Efficiency gain. The workings or the basis for the said expenditure are not available in the records of this Authority. This item of cost has not been considered by CCTL for the subsequent two years 2004 and 2005. In view of the above, this item of cost does not appear to be relevant for calculation of efficiency.

- (vi). As per the computation for efficiency gain furnished by the CCTL, the total efficiency gain works out to Rs.136 per TEU as shown in the first table given under the paragraph for efficiency gain. In that case, CCTL's share will be 50% of Rs.136, which is Rs.68 per TEU. For the estimated volume of traffic of 25,29,819 TEUs for the years 2007 to 2009, CCTL's 50% share works out to Rs.1720.27 lakhs.

On account of factoring in 50% of efficiency gain in the estimates of relevant items of expenditure for the years 2007 to 2009, benefit of Rs.1108.80 lakhs is estimated to accrue to the CCTL, after considering escalation factor. If the effect of escalation is ignored, the benefit accruing to CCTL will be Rs.1004 lakhs as against its claim of Rs.1720.27 lakhs. The difference of Rs.757 lakhs appears to arise on account of not considering the reported variable cost of Rs.357 lakhs and Rs.406 lakhs for the year 2002 and 2003 respectively towards the equipment hire charges for ABG RTGS for reasons explained in the paragraph (d) above and due to approximation and rounding off of the estimated benefit calculated by us.

11.1. In the light of the analysis given above, the estimated cost position for the years 2007 to 2009 is to be revised in respect of the following items:

		(Rs. in lakhs)			
Sr.No	Particulars	2007	2008	2009	Total
1.(a).	Decrease in the operating income based on dollar denominated tariff on account of decrease in the Exchange rate to Rs.42/- per US\$.	(2.50)	(2.53)	(2.05)	(7.08)
(b).	Reduction of the operating income on account of reduction of the income from Bonded Trucking.	(32.76)	(34.40)	(36.12)	(103.28)
2.(a).	Increase in the Operating Expenses on account of allowing a higher rate of escalation factor of 5.40%	(51.11)	(63.39)	(95.57)	(210.07)
(b).	Decrease in the operating expenses due to revision of Exchange rate to Rs.42/- per US\$.	28.69	28.44	29.64	86.77
3.	Increase in Operating Expenses on account of factoring the 50% of the reduction in cost in the estimates (efficiency gain)	(372.58)	(397.24)	(338.99)	(1108.80)
4.	Decrease in the terminal value receivable by CCTL on account of exclusion of WDV of equipments and also on account of revision of the Exchange rate to Rs.42/- per US\$.	(110.70)	(124.28)	(139.44)	(374.42)

5.(a).	Increase in Return on account of allowing ROCE at a higher rate of 16%.	(417.07)	(387.09)	(379.10)	(1183.26)
(b).	Increase in Return on account of allowing Pre-payments as part of Working Capital.	(103.02)	(102.87)	(102.76)	(308.64)
		(1061.05)	(1083.36)	(1064.39)	(3208.80)

11.2. The cost statement of Order dated 28 March 2007 has been modified accordingly and the modified cost statement is attached as Annex - I. The result disclosed by cost statement is summarised as shown in the table given herein under:

SUMMARY OF THE RESULTS OF CCTL

Sr. No	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)				Net Deficit(-) (Rs. in crores)				Net Deficit(-) as a % of operating Income		
		2007	2008	2009	Total	2007	2008	2009	Total	2007	2008	2009
1	CCTL as a whole	228.79	230.72	186.33	645.84	-6.28	-6.67	-34.04	-46.99	-2.75%	-2.89%	-18.27%

In its Order of March 2007, this Authority decided to maintain *status quo* in tariff levels for the years 2007 and 2008 and, if necessary, to consider any tariff adjustment for the year 2009 at a later stage for the reasons recorded.

In this exercise, the net deficit for the years 2007 and 2008 are taken into account for consideration. With respect to the year 2009, the incremental deficit of Rs.10.64 Crores is considered.

Since the earlier Order came into effect from middle May 2007, the deficit for the relevant period arising due to this review works out to Rs.2098.33 lakhs as shown below:

	(Rs. in Lakhs)
Deficit for the period from June 2007 to July 2008	755.88
Deficit for the period from August 2008 to December 2008	278.06
Incremental Deficit for the year 2009	1064.39

Deficit to be recovered by CCTL by an increase in tariff	2098.33
	=====

If this deficit is to be met by tariff increase, then the corresponding revenue share payable will go up. As partial pass through of revenue share is admissible in terms of the Government direction, the tariff increase should generate an estimated additional revenue of Rs.28.74 Crores.

This Authority finds it convenient to effect tariff increase prospectively as any retrospective revision may cause billing problems and hardship to users. In order to adjust the estimated additional revenue of Rs.28.74 Crores, it is necessary to increase the existing tariff by 10.17% with effect from 1 August 2008 till the end of the present tariff validity cycle i.e., 31 December 2009. It may be relevant to mention that though the CCTL had prayed for an interim increase of 7.5% in the tariff pending final disposal of its petition this Authority did not allow any such interim relief.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application mind, this Authority decides to increase the existing tariff at CCTL by 10% with effect from 1 August 2008. The revised Scale of Rates of the CCTL is attached as Annex - II.

12.2. The words "through CHPT" after the word "Authority" and before the word "its" mentioned in the last paragraph 15.4 of Order dated 28 March 2007 is deleted.

12.3. The definition for "Bonded Trucking" prescribed at Section 1.20 is deleted and the subsequent Section is renumbered. Sections 4.8 and 4.9 of the Scale of Rates of CCTL governing the levy of Bonded Trucking Charges are deleted from the effective date of implementation of the earlier Order dated 28 March 2007.

BRAHM DUTT, Chairman
[ADVT/III/IV/143/08-Exty.]

Chennai Container Terminal Limited										
Consolidated income & Cost statement for the private terminal										
(Rs. in Lakhs)										
Sr.No.	Particulars	Actuals			Estimates considered by us while fixing tariff for CCTL in March 2007.			Estimates after Review.		
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2007	2008	2009
	Traffic (in MTs / TEUs)	599,860	700,107	828,307	914,852	865,521	748,346	914,952	825,521	749,346
I	Total Operating Income									
	Container handling income	17,408.88	18,756.36	21,852.00	22,914.40	23,109.01	18,671.12	22,879.14	23,072.06	16,632.95
	Total	17,408.88	18,756.36	21,852.00	22,914.40	23,109.01	18,671.12	22,879.14	23,872.88	18,632.95
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	Operating & Direct Labour	564.84	540.98	684.00	733.87	770.56	609.09	736.58	775.56	817.71
	Maintenance Labour	211.65	276.39	381.00	400.05	420.05	441.06	401.57	423.26	446.11
	Equipment Running Costs	1,539.47	1,666.04	2,147.00	2,435.19	2,580.41	2,298.74	2,665.66	2,832.53	2,519.33
	Royalty / revenue share	4,700.40	5,064.22	5,846.04	6,186.89	8,239.43	5,041.20	8,177.37	6,229.46	5,030.90
	Equipment Hire	642.16	665.45	828.00	952.29	1,021.18	871.75	1,055.94	1,124.55	981.53
	Lease Rentals	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59	881.59
	Insurance	150.48	153.09	203.00	233.58	240.56	245.97	221.02	227.86	232.62
	Other expenses	240.63	355.17	391.00	444.27	470.85	417.91	525.36	559.10	494.95
	Technical Service Fee	0.00	0.00	291.00	275.99	270.18	219.06	289.82	284.88	213.15
	Total	8,931.41	9,882.91	11,662.63	12,843.72	12,894.77	11,226.37	12,934.72	13,318.60	11,618.88
III	Depreciation	2,209.84	2,240.46	2,470.00	2,747.97	3,019.44	3,065.61	2,747.97	3,019.44	3,085.81
IV	Overheads									
	Management & Administration overheads	161.72	192.60	288.00	316.47	332.29	348.91	317.89	334.84	352.92
	General Overheads	518.25	711.20	693.00	727.65	764.03	802.23	730.42	769.66	811.44
	Preliminary expenses	38.28	38.28	38.28	38.28	38.28	38.28	38.28	38.28	38.28
	Total	716.26	942.08	1,019.28	1,082.40	1,134.60	1,189.42	1,086.59	1,142.99	1,202.64
V	Operating Surplus / (Deficit) (i) - (ii) - (III) - (IV)	5,649.38	6,970.91	5,510.89	6,540.31	6,060.20	3,169.52	6,118.06	5,591.06	2,726.42
VI	Finance & Miscellaneous Income									
	Profit on sale of assets	20.47	1.78	41.77	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement	83.87	93.93	105.21	111.46	125.15	140.42	0.78	0.67	0.98
	Others	33.91	383.81	63.00	14.60	14.60	14.60	14.60	14.60	14.60
	Total	136.25	479.52	209.98	126.06	139.75	165.82	16.38	16.47	15.58
VII	Finance & Miscellaneous Expenses									
	Loss on repayment of foreign currency loans	0.00	54.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Loss on sale of assets	284.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	284.87	54.81	0.00	0.80	0.00	8.00	0.00	8.00	8.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	(148.62)	425.51	209.98	126.06	139.75	165.82	16.38	16.47	15.58
IX	Surplus Before Interest (V) + (VIII)	5,402.76	6,396.42	5,720.87	5,666.49	5,199.93	3,324.54	6,125.44	5,606.53	2,742.00
X	Financing Charges	1,594.21	1,816.72	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XI	Net Surplus after interest	3,808.54	4,679.70	5,720.87	5,666.49	5,199.93	3,324.54	6,125.44	5,606.53	2,742.00
XII	Capital Employed	32,739.81	37,011.40	38,338.45	41,707.64	38,708.75	37,909.80	42,351.66	39,351.70	38,552.04
XIII	Return on Capital Employed	2,547.96	2,591.02	5,750.92	8,258.18	5,806.31	5,686.47	6,776.27	6,296.27	6,168.33
XIV	Capacity Utilization	85.71%	100.02%	84.24%	100.10%	98.28%	79.57%	100.10%	98.28%	79.57%
XV	RoCE adjusted for capacity utilization	2,183.86	2,591.02	5,750.92	6,256.18	5,806.31	5,686.47	6,776.27	6,296.27	6,168.33
XVI	Net Surplus / (Deficit)	1,624.70	1,988.68	969.15	418.22	393.62	(2,361.93)	(560.82)	(559.74)	(3,426.33)
XVII	50% of the net surplus after return earned by CCTL during 2006		67.16		22.38	22.38	22.39	22.39	22.39	22.39
XVIII	Total Surplus/ (Deficit) of CCTL				432.81	416.01	(2,339.65)	(528.44)	(567.35)	(3,403.94)
XIX	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII in %)	9.33%	10.60%	4.48%	1.89%	1.80%	-12.53%	-2.75%	-2.89%	-18.27%

Annex-II**CHENNAI CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**
Scale of Rates**PREFACE**

This Scale of Rates sets out the charges payable to Chennai Container Terminal Private Limited for use of services and facilities provided at the Chennai Container Terminal.

1 DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- 1.1. "CCT" means Chennai Container Terminal.
- 1.2. "CCTL" means Chennai Container Terminal Pvt Limited, a company incorporated in India its successors and assigns.
- 1.3. "CFS" means Container Freight Station at the CCTL.
- 1.4. "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- 1.5. "Container" means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- 1.6. "FCL" means Containers said to contain Full Container Load.
- 1.7. "Foreign-going Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- 1.8. "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- 1.9. "ICD" means Inland Container Depot.
- 1.10. "LCL" means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/ exporter).
- 1.11. "Over Dimensional Container" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- 1.12. "Per day" means per calendar day or part thereof.
- 1.13. "Reefer" means any Container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.
- 1.14. "Port" means Chennai Port Trust.
- 1.15. "Shut Out Container" means a container, which has entered the terminal for export for a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- 1.16. "Tonne" means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- 1.17. "Transshipment container" means a Container discharged from one vessel, stored in CCT and transported through another vessel.
- 1.18. "VIAN" means Vessel Identification Advise Number.
- 1.19. "Fumigation Facility" means facilitating decontamination of cargo which are prone to be affected by pests and which requires pesticides to decontaminate by way of fumigation or degassing or both.

- 1.20. "Accredited Clients Programme" means a programme being introduced by the Customs Department by which importers registered by the department as "Accredited Clients" will form a separate category to which assured facilitation would be provided. Except for a small percentage of consignments selected on a random basis by the RMS, or cases where specific intelligence is available or where a specifically observed pattern of non-compliance is required to be addressed, the Accredited Clients will be allowed clearance on the basis of self assessment i.e. as a matter of course, clearance would be allowed on the basis of their declarations, and without examination of goods. Further, this benefit would be available to the registered Accredited Clients at all the ports in the country where EDI and the RMS are operational.

Customs Department expects that this measure will bring about reduction in the dwell time of cargo and transaction costs for such importers. Custom Houses may create separately earmarked facility/counters for providing customs clearance service to the Accredited Clients. Commissioners of Customs are also required to work with the Custodians for earmarking separate storage space, handling facility and expeditious clearance procedures for these clients. Further IMG has also recommended 'faster delivery system by creating separate area in the port premises clearly earmarked for immediate delivery of cargo to specified accredited importers'. This programme has been defined in detail in Customs Circular No. 42/2005-Cus dated 24th November 2005.

2 **GENERAL**

- 2.1. Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- 2.2. Containers other than that of standard size requiring special devices / slings / handling will be charged as per Section 3.5 below. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.
- 2.3. Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time prevalent on the date of entry of the vessel into the port limits (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for re-conversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees.
- 2.4. All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- 2.5. All invoices are issued as due on presentation. Failure to pay may cause a lien to be placed on the goods handled at the Terminal and the responsible party may be denied further use of the Terminal until all outstanding charges have been paid.
- 2.6. (i) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the CCTL shall pay penal interest on delayed refunds.
- (ii). The rate of penal interest will be 14.25% per annum. The penal rate chosen will apply to both the CCTL and the port-users equally.
- (iii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (iv). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the CCTL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- 2.7. (i) A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (ii). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (iv). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- 2.8. An LCL Container coming in and going out of the CCT as a unit load will be regarded as an FCL for the purpose of levying charges.
- 2.9. Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CCTL.
- 2.10. In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of CCTL or any other reasons attributable to CCTL, rebate equivalent to berth hire charges payable to Chennai Port Trust accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by CCTL.
- 2.11. If a terminal user provides, with prior consent of CCTL, lashing/ unlashng gang for lashing operations of all containers in the vessel, then a rebate of Rs.33/- per container in handling charges prescribed in Section 3.1.1, 3.2.1, 3.3.1 and 3.4 shall be allowed, subject to the terminal user agreeing to follow safety regulations.
- 2.12. The benchmark of the level of productivity will be 22 moves per hour per crane in the year 2007, 23.50 moves per hour per crane in the year 2008 and 25 moves per hour per crane in the year 2009, for handling of FCL, LCL and ICB import and export containers by quay cranes as mentioned at Section 3.1.1, 3.2.1 and 3.3.1.

3 CHARGES FOR CONTAINER OPERATIONS**3.1. Charges for handling FCL import and export containers and empty containers.****3.1.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges.**

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	22.53	567.76
- Exceeding 20' and upto 40' in length	33.78	851.26
- Over 40' in length	45.05	1135.26
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	22.53	567.76
- Exceeding 20' and upto 40' in length	33.78	851.26
- Over 40' in length	45.05	1135.26

Services include handling by quay crane and lashing/unlashing.

3.1.2. Transportation from QC to Yard & Vice Versa

	Foreign-going Vessel Rs.	Coastal Vessel Rs.
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	641.91	385.15
- Exceeding 20' and upto 40' in length	962.83	577.70
- Over 40' in length	1283.81	770.29
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	317.90	190.74
- Exceeding 20' and upto 40' in length	476.85	286.11
- Over 40' in length	635.80	381.48

Services include transport to and from the quayside.

3.1.3. Handling at Container Yard including lift on/off, delivery / receipt to and from customers.

	Foreign-going Vessel Rs.	Coastal Vessel Rs.
Per FCL Container		
- Not exceeding 20' in length	709.45	425.67
- Exceeding 20' and upto 40' in length	1064.19	638.51
- Over 40' in length	1418.89	851.33
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	351.34	210.80
- Exceeding 20' and upto 40' in length	527.01	316.21
- Over 40' in length	702.68	421.61

Services include lifts at CY for storage and for landing or loading the container from or to customer's vehicle.

3.2. Charges for handling LCL import and export container.**3.2.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges**

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	22.53	567.76
- Exceeding 20' and upto 40' in length	33.78	851.26
- Over 40' in length	45.05	1135.26

Services include handling by quay crane and lashing/unlashing.

3.2.2. Handling at Container Yard including lift on/off and transportation to and from CFS

	Foreign-going Vessel Rs.	Coastal Vessel Rs.
Per LCL Container		
- Not exceeding 20' in length	2380.95	1428.57
- Exceeding 20' and upto 40' in length	3571.43	2142.86
- Over 40' in length	4761.90	2857.14

Services include transport to CY, CFS, lifts at CY for storage and for landing or loading the container from or to customer's vehicle, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer of data between vessel, CCT and shipping line. Delivery of empty container will be charged a lift on/lift off charged separately.

3.2.3. Stuffing / destuffing of cargo at the CCT

	Foreign-going Vessel US \$	Coastal Vessel Rs.
Destuffing/stuffing per container		
- Not exceeding 20' in length	23.38	589.18
- Exceeding 20' and upto 40' in length	35.07	883.76
- Over 40' in length	46.75	1178.10

Note: (i) Services include stuffing or destuffing of LCL containers.

- (ii) For stuffing/destuffing half-a-container, 50% of the above-mentioned rates will be levied. For this purpose, part stuffing / destuffing of 50% or less than 50% of a container will be treated as half-a-container. If a container is, however to be topped up or stuffed/destuffed more than 50%, it will be treated as a full container. For customs examination at CFS if only 25% or less than 25% of a container is destuffed/stuffed then charges will be 25% of above mentioned rates.

3.3. Charges for handling ICD import and export container.**3.3.1. Handling by Quay Crane including lashing/unlashing charges.**

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	22.53	567.76
- Exceeding 20' and upto 40' in length	33.78	851.26
- Over 40' in length	45.05	1135.26
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	22.53	567.76
- Exceeding 20' and upto 40' in length	33.78	851.26
- Over 40' in length	45.05	1135.26

Services include handling by quay crane and lashing/unlashing.

3.3.2. Transportation from QC to container Rail Yard & Vice Versa

	Foreign-going Vessel Rs.	Coastal Vessel Rs.
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	609.84	365.90
- Exceeding 20' and upto 40' in length	914.71	548.83
- Over 40' in length	1219.63	731.78
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	302.01	181.21
- Exceeding 20' and upto 40' in length	452.98	271.79
- Over 40' in length	604.01	362.41

Services include transport to container rail yard, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.

3.3.3. Handling at Container Yard including lift on/off at container Rail Yard

	Foreign-going Vessel Rs.	Coastal Vessel Rs.
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	709.45	425.67
- Exceeding 20' and upto 40' in length	1064.19	638.51
- Over 40' in length	1418.89	851.33
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	351.34	210.80
- Exceeding 20' and upto 40' in length	527.01	316.21
- Over 40' in length	702.68	421.61

Services include lift at container rail yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.

3.4. Charges for handling Transshipment Containers including handling by on board stevedoring labour at Quay side, lashing/unlashing charges

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Per loaded Container		
- Not exceeding 20' in length	27.02	680.90
- Exceeding 20' and upto 40' in length	40.54	1021.61
- Over 40' in length	54.05	1362.06
Per empty Container		
- Not exceeding 20' in length	27.02	680.90
- Exceeding 20' and upto 40' in length	40.54	1021.61
- Over 40' in length	54.05	1362.06

Services include handling by quay crane (discharge and loading), transport and, lifts, stowage planning on vessel and yard, data handling, processing and transfer between vessel, CCT and shipping line.

Note: (i) A transshipment container sent to CFS, ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate.

(ii) A Shut out charge as per Section 3.10 shall apply if -

- The vessel nomination is changed ; or
- If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed.

3.5. Charges for Hazardous Cargo Containers / Over-dimensional Cargo Containers.

A premium of 25% will be levied over the applicable handling charges prescribed above for respective categories of containers.

3.6. Charges for Wharfrage

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Per Container (box only)		
- Not exceeding 20' in length	1.29	32.51
- Exceeding 20' and upto 40' in length	1.94	48.89
- Over 40' in length	2.57	64.76
Per Containerised Cargo	Rs.	Rs.
- Not exceeding 20' in length	707.85	424.71
- Exceeding 20' and upto 40' in length	1061.78	637.07
- Over 40' in length	1415.70	849.42

Note:

- The charge for containerised cargo in all cases will be in Rupee terms.
- The charge for containers in cases of 'foreign arrival' and 'foreign departure' will be in Dollar terms.
- The charges for containers in cases of 'coastal arrival' and 'coastal departure' will be in Rupee terms.
- Wharfrage will be charged on all containers including ICDs, transshipment, LCL and FCL and empty containers.

3.7 Charges for handling hatch covers for one operation (both opening and closing).

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Without landing hatch cover on quay	18.02	454.10
With landing hatch cover on quay	45.05	1135.26

Note: Half the rate shall be charged if there is only one activity, i.e. either an opening or closing operation.

3.8 Charges for shifting containers within vessel (Restows).

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
Within hatch (without landing and reshipping) per container		
- Not exceeding 20' in length	10.95	275.94
- Exceeding 20' and upto 40' in length	16.41	413.53
- Over 40' in length	21.88	551.38
Via Quay (shifted by landing on Quay & reshipping) per container		
- Not exceeding 20' in length	32.18	810.94
- Exceeding 20' and upto 40' in length	48.27	1216.40
- Over 40' in length	64.35	1621.62

Note: No Wharfage will be levied on the restow containers and containerised cargo.

3.9 Reefer related and other General Services

	Foreign-going Vessel US\$	Coastal Vessel Rs.
a) Pre-trip inspection (including supply of electricity)	33.00	831.60
b) Connection or disconnection Services On board a Vessel	2.20	55.44
c) Cleaning of Container		
- Not exceeding 20' in length	1.65	41.58
- Exceeding 20' and upto 40' in length	3.30	83.16
- Over 40' in length	4.95	124.74
d) Supply of electricity (including connection and disconnection, monitoring of temperature at reefer yard) Per container per 4 hours shift or part thereof		
- Not exceeding 20' in length	3.54	89.21
- Exceeding 20' and upto 40' in length	5.31	133.81
- Over 40' in length	7.08	178.42

Notes

- (i) Above tariff does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers. Above charges are also applicable to restow reefer containers.
- (ii) Pre-trip inspection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested.

3.10 Charges for a shut out container/ renomination of containers

	Foreign-going vessel US \$	Coastal Vessel Rs.
Per Container		
- Not exceeding 20' in length	24.45	1026.90
- Exceeding 20' and upto 40' in length	36.69	1540.98
- Over 40' in length	48.91	2054.22

Note: Above charge shall apply where -

- (i) an export container or a transshipment container or a re-export container is shut out and subsequently delivered out of CCT.
- (ii) a container is shut out by one vessel and subsequently shipped on another vessel, in addition to the charges for handling by quay crane charges. In this case, the free storage period will be given to the Container in accordance with section 3.11 from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

3.11. Charges for Container storage

Sl. No.	Particulars	Foreign-going Vessel			Coastal Vessel		
		Rate per container per day or part thereof (in US \$)			Rate per container per day or part thereof (in Rs.)		
		Upto 20'	Above 20' and upto 40'	Above 40'	Upto 20'	Above 20' and upto 40'	Above 40'
1	Import-FCL, LCL & Empty 0-3 days 4-15 days 16-30 days Beyond 30 days	Free 5.50 11.00 22.00	Free 11.00 22.00 44.00	Free 16.50 33.00 66.00	Free 231.00 462.00 924.00	Free 462.00 924.00 1848.00	Free 693.00 1386.00 2772.00
2	Export-FCL, LCL & Empty 0-7 days 8-15 days 16-30 days Beyond 30 days	Free 5.50 11.00 22.00	Free 11.00 22.00 44.00	Free 16.50 33.00 66.00	Free 231.00 462.00 924.00	Free 462.00 924.00 1848.00	Free 693.00 1386.00 2772.00
3	ICD – Import & Export – Loaded & empty First 10 days 11-30 days 31-45 days Beyond 45 days	Free 5.50 11.00 22.00	Free 11.00 22.00 44.00	Free 16.50 33.00 66.00	Free 231.00 462.00 924.00	Free 462.00 924.00 1848.00	Free 693.00 1386.00 2772.00
4	Transshipment – Loaded & empty First 30 days 31-45 days 46-60 days Beyond 60 days	Free 5.50 11.00 22.00	Free 11.00 22.00 44.00	Free 16.50 33.00 66.00	Free 231.00 462.00 924.00	Free 462.00 924.00 1848.00	Free 693.00 1386.00 2772.00
5	Shutout – Loaded & empty First 15 days 16-30 days Beyond 30 days	5.50 11.00 22.00	11.00 22.00 44.00	16.50 33.00 66.00	231.00 462.00 924.00	462.00 924.00 1848.00	693.00 1386.00 2772.00
6	Change of status to local delivery First 3 days 4-15 days 16-30 days Beyond 30 days	Free 5.50 11.00 22.00	Free 11.00 22.00 44.00	Free 16.50 33.00 66.00	Free 231.00 462.00 924.00	Free 462.00 924.00 1848.00	Free 693.00 1386.00 2772.00

3.12.1.

Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading / delivery / removal of container.

3.12.2.

For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays, and the Terminal's non-operating days shall be excluded.

3.12.3

The storage charges shall not accrue for the period during which the CCTL is not in a position to deliver/ ship containers when requested by the user.

3.12.4.

Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall lose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.

3.12.5.

For hazardous container, the storage charges shall be 25% more under the respective slab as given above.

3.12.6.

For over dimensional containers including the windmill boxes, the storage charges shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.

3.12.7.

If boxes meant for delivery under the "Accredited Client Programme" (ACP) as explained at Section 1.21 above are not moved out within 3 days of its landing at the terminal, these boxes would be shifted to the normal import stack area from the designated ACP import stack area, in which case extra Lift on/Lift off and/or Shifting charges as applicable would be charged.

3.12.8.

The free time and storage rates prescribed in case of ICD containers are applicable only for movement of containers to/from ICDs going by rail only.

3.12.9.

Normal import containers subsequently changing the mode to either LCL or ICD containers will enjoy the free period applicable to local FCL containers.

3.12.10.

Total storage period for a shut out container shall be calculated from the day following the day when the container has become shut out till the day of shipment/delivery.

3.12.11.

The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:

(i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

(ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,

(a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back or remove it from port premises; and

(b). the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

(iv).

Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

3.12.12.

The ground slots for export containers will be reserved for 7 days for weekly call of the vessel and for 5 days for bi-weekly calls of vessel.

3.12.13. Miscellaneous Charges

S. No.	Particulars	Rate per Container (in Rs.)		
		Not exceeding 20' in length	Exceeding 20' in length and upto 40' in length	Exceeding 40' in length
(i).	Fixing/removal of seal	220.00	220.00	220.00
(ii).	Lift on/lift off in the CY	707.85	1061.78	1415.70
(iii).	Charges for shifting within the Terminal	965.25	1447.88	1930.50
(iv).	POD Change	965.25	1447.88	1930.50
(v).	Additional movement - Terminal to Rail or Rail to Terminal / Charges for extra movement/ transportation	965.25	1447.88	1930.50
(vi).	Change of status of Container from Rail to Road or vice-versa.	965.25	1447.88	1930.50
(vii).	Charges for export containers arriving in the terminal after the gate cut-off time for the particular VIAN	965.25	1447.88	1930.50
(viii).	Fixing/removal of Hazardous Sticker (per containers)	110.00	110.00	110.00
(ix).	One Door Open Charges per container	660.00	660.00	660.00
(x).	Cancellation of documents - per EIR	110.00	110.00	110.00
(xi).	Non- declaration / Mis declaration of Hazardous and Dver Dimensional containers	3300.00	3300.00	3300.00
(xii).	On- Wheel Customs inspection (per container)	440.00	440.00	440.00
(xiii).	Fumigation of Tobacco Containers	2200.00	2200.00	2200.00
(xiv).	Forklift charges for movement of Lashing Bins within the Terminal (per Lashing Bin)	110.00	110.00	110.00

Notes

- (i) Cancellation charges applies when EIR is cancelled at the request of customers.
- (ii) "One Door Dpen" charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (eg. Orion) and when door opening and securing is carried in the terminal.
- (iii) "Fixing of Seal ". Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal - by rail /road/sea without a proper bottle seal on it, prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping lines. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines.
- (iv) "Fixing/ removal of Hazardous Sticker". Hazardous stickers indicating IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case, the customer has to intimate in writing to CCT to undertake the said activity, within the terminal.
- (v) On- Wheel Customs inspection. The on-wheel inspection of a container shall be allowed at the nominated point only, on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No stuffing/ destuffing, even partially, shall be permitted within the terminal premises.
- (vi) Additional movement - from terminal to rails siding or rail siding to terminal will be applicable for ICD container moved by CCT.
- (vii) Non- Declaration / Mis-declaration of Hazardous container. The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to CCT. The above charges are only for non-declaration/mis-declaration of the hazardous nature of the container. The liabilities and cost towards the consequences arising due to non declaration or mis declaration shall, however , be on the customer's account.

3.13. Charges for supply of Fresh Water to shipping alongside the container berths.

	Foreign-going US\$.	Coastal Rs.
Per 1000 Liters or part thereof	7.47	313.74

3.14. Charges for clearance of Garbage on-board

	Rs.
Per 1/2 cubic meter bag	257.40

4 CHARGES LEVIABLE AT THE CFS**4.1. Storage charges**

Period	Rate per ton or part thereof per day or part thereof
	(Rs.)
First 3 days	Free
4 - 10 days	27.50
11 days- 20 days	55.00
21 days - 30 days	82.50
Thereafter	110.00

Note: For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified Holidays, and the Terminal's non-operating days shall be excluded.

-
- | | |
|------|---|
| 4.2. | Charges for landing from/ Loading to vehicle Rs.38.50 per ton or part thereof. |
| 4.3 | Forklift charges at the request of customer Rs. 192.50 per MT |
| 4.4 | Packing/ unpacking charges at the request of the customer Rs.55/- per package |
| 4.5 | Admittance and labeling charges for receiving of cargo for stuffing Rs.27.50 per MT |
| 4.6 | Documentation charges per consignment Rs.55/-. |
| 4.7 | Palletization / Depalletization Per pallet Rs.110/-. |
-